SCHUTZ DRITTER DURCH DIE LUFTFAHRT-HAFTPFLICHTVERSICHERUNG

(Römisches Abkommen - Deutsches Recht)

DISSERTATION

zur Erlangung des Doktorgrades

der Juristischen Fakultät

der Georg - August-Universität zu Göttingen

vorgelegt

von

Klaus-Otfried Hasse

aus Konstadt O/S

Göttingen 1964

Druck und Schreibsatz: Andreas Funke, Offsetdruck,
34 Göttingen, Paulinerstraße 13
Eingang Gotmarstraße

SCHUTZ DRITTER DURCH DIE LUFTFAHRT-HAFTPFLICHTVERSICHERUNG

(Römisches Abkommen - Deutsches Recht)

DISSERTATION

zur Erlangung des Doktorgrades

der Juristischen Fakultät

der Georg - August-Universität zu Göttingen

vorgelegt

von

Klaus-Otfried Hasse

aus Konstadt O/S

Göttingen 1964

UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK - LEIDEN -

Berichterstatter: Prof. Dr. Gerd Rinck
Mitberichterstatter: Prof. Dr. Wilhelm Ebel

Tag der mündlichen Prüfung: 24. Juni 1964

MEINEN ELTERN

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Literaturverzeichnis	I
Abkürzungsverzeichnis	XIII
Vorwort	XXVII

ERSTER TEIL

Entwicklung, Wesen und Besonderheiten der Dritthaftpflichtversicherung unter besonderer Berücksichtigung des Römischen Abkommens

§ 1 Versuche zur Rechtsvereinheitlichung	1
A. Im Luftrecht	1
B. Im Luftfahrtversicherungsrecht	6
C. Folgerungen	7
§ 2 Drittschäden in der Luftfahrt	8
A. Das besondere Gefahrenelement	8
B. Drittschäden in der Statistik	9
C. Schutzvorschriften zugunsten Dritter	16
D. Sicherung der Ansprüche Dritter	21
§ 3 Versicherungstechnische Besonderheiten der Luftfahrtrisiken	25
A. Katastrophencharakter und Kumulgefahr	25
B. Ausgleichsmöglichkeiten	26

Seite

§ 4 Die Stellung des Drittgeschädigten in der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung 30

A. Entwicklung der Haftpflichtversicherung als selbständiger Versicherungszweig und Maßnahmen zugunsten Dritter 30

B. Die weitere Ausgestaltung der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung als Pflichtversicherung 37

§ 5 Sicherstellung der Ansprüche Dritter nach dem Römischen Abkommen von 1952 42

A. Sicherstellungsmöglichkeiten 42

B. Die Einwendungen des Versicherers nach Art.16 49

C. Würdigung der in Art. 16 enthaltenen Regelung 60

ZWEITER TEIL

Deckungsbereich der Dritthaftpflichtversicherung im deutschen Recht

§ 6 Grundlagen der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung 63

A. Gesetzliche Grundlagen 63

B. Vertragliche Grundlagen 67

§ 7 Der Schutzbereich des § 158 c VVG und seine Grenzen 71

A. Rechtsnatur 72

I. Vorbilder 72

Seite

II. Theorien zur Rechtsnatur 74

B. Haftungsschema des § 158 c 81

I. Tatbestandliche Voraussetzungen 82

II. Summenmäßige Grenzen 91

III. Persönliche Grenzen 92

C. Rechtliche Stellung des Dritten 94

§ 8 Lücken in der Pflichtversicherung 101

A. Einwendungen des Versicherers 101

B. Rechtliche Möglichkeiten zur Beschränkung der Gefahrtragung des Versicherers 106

I. Grundlagen 106

II. Arten der Beschränkung 107

III. Abgrenzungsfragen 115

IV. Folgerungen 117

C. Zulässigkeit der einzelnen Risikobeschränkungen 117

I. Schranken der Vertragsfreiheit 117

II. Theorien zur Zulässigkeit 119

III. Stellungnahme 121

§ 9 Zulässigkeit einzelner Risikobeschränkungen u. Vereinbarkeit mit dem Schutzbedürfnis Dritter 126

A. Verwendungsklausel 127

B. Beschränkung des örtlichen Geltungsbereichs 131

Seite

C. Nichtbeseitigung eines besonders gefahrdrohenden Umstandes 135

D. Fehlende behördliche Zulassungs- und Genehmigungserfordernisse 137

E. Kriegs- und Unruhenklausel 142

F. Mitnahme gefährlicher Stoffe 145

G. Ausführung von Rekord- und Akrobatikflügen, Teilnahme an öffentlichen Wettbewerben 149

§ 10 Der Sonderfall der vorsätzlichen Schadenszufügung 153

A. Rechtsnatur der Klausel 153

B. Versicherbarkeit von Vorsatzschäden in der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung 161

C. Anwendbarkeit der Klausel bei der vorsätzlichen Herbeiführung des Versicherungsfalles durch Dritte 166

I. Haftung des VN für Dritte 166

II. Flugzeugführer als Repräsentant des Halters 171

III. Ergebnis: Keine generelle Anwendbarkeit des Repräsentantenbegriffs in der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung 178

Ausblick 181

ANHANG

	Seite
Besondere Bedingungen für die Haftpflichtversicherung der Halter von Motorflugzeugen, LuH 1	XXIX
Besondere Bedingungen für die Haftpflichtversicherung der Halter von Segelflugzeugen, LuH 2	XXX
Besondere Bedingungen für die Haftpflichtversicherung der Halter von Freiballonen, LuH 3	XXXI
Besondere Bedingungen für die Haftpflichtversicherung der Halter von Fesselballonen, LuH 3a	XXXII
Besondere Bedingungen für die Haftpflichtversicherung der Halter von Fallschirmen, LuH 4	XXXIII
Besondere Bedingungen für die Haftpflichtversicherung der Luftfahrtveranstalter, LuH 5	XXXIV
Antrag auf Haftpflichtversicherung als Halter von Luftfahrzeugen	XXXV
Versicherungsnachweis über Haftpflicht-Versicherung	XXXVI
Bestätigung über das Bestehen einer Haftpflichtversicherung (Doppelkarte)	XXXVII

LITERATURVERZEICHNIS

(gleichzeitig Zitierschlüssel)

ABRAHAM, H.-J.	Das Seerecht, 2.Aufl., Berlin 1960
ACHTNICH, H.	Einige Gedanken zu Fluglärmproblemen, ZLR 1962/249 ff
	Zur Haftpflicht bei Drittschäden im Luftverkehr, insbesondere für Lärmschäden, Betrieb 1962/1561 ff
AMBROSINI, A.	La convenzione di Roma 1952 sui damni causati da aeromobili ai terzi alla superficie, Rivista del diritto commerciale e del diritto generale delle obligazioni 1955/68 ff (erschienen auch als Sonderdruck)
AMTHOR, F.	Die versicherungsrechtlichen Obliegenheiten, Diss. Hamburg 1923
AMTLICHE BEGRÜNDUNG	Zum Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag v. 7.11.1939, DJ 1939/1771 ff
BISCHOFF, K.	Trunkenheit am Steuer - eine Obliegenheitsverletzung, VersR 1950/169 ff
BODENSCHATZ, M.	Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung, Frankfurt a.M. 1953
	Luftrechtliche und versicherungsrechtliche Betrachtungen zu den Flugzeugkatastrophen in New York und München, VW 1961/46 ff

BOETTICHER, K.	Überwindung der Haftpflichtversicherung, VersR 1952/306 ff
BORMANN-CUNTZ-VÖLKER	Kraftverkehrsversicherung, Handbuch der deutschen Kraftfahrtversicherung, Frankfurt 1961, Ergänzungsband 1962
BOTT, B.	Der Schutz des Unfallgeschädigten durch die Kraftfahrzeug-Pflichtversicherung, Veröffentlichungen des Seminars für Versicherungswissenschaft der Universität Hamburg und des Versicherungswissenschaftlichen Vereins in Hamburg e.V., Neue Folge, Heft 24, Karlsruhe 1964
BREDOW-MÜLLER	Das Luftverkehrsgesetz vom 1.8.1922, Berlin 1922
BRODMANN	Die Haftung des Schuldners nach §278 BGB, insbesondere die Haftung des Versicherungsnehmers, IherJahrb. Bd. 58/187 ff
BRUGGER, W.	Die Änderungen der Allgemeinen Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung (AKB) im Zusammenhang mit der Einführung der Unternehmenstarife, VersR 1962/1 ff
BRUCK, E.	Das Privatversicherungsrecht, Mannheim-Berlin-Leipzig 1930
	Die versicherungsrechtliche Obliegenheit, ZfVW 1926/180 ff
	Das Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag, 7. Aufl., Berlin-Leipzig 1932
BRUCK-MÖLLER	Kommentar zum VVG und zu den Allgemeinen Versicherungsbedingungen mit Einschluß des Versicherungsvermittlerrechts, 8.Aufl., Berlin 1961, zitiert Bruck-Möller

BRUNSCHWIK, L.	La responsabilité envers les tiers dans la navigation aérienne, Diss. Paris 1934
BÜLOW, von	Die Ergebnisse der 4. Staatenkonferenz über internationales Luftprivatrecht, VAE 1938/473 ff
BUSSE, H.	Die Luftaufsicht, eine Darstellung der Entwicklung und rechtlichen Ausgestaltung der Luftpolizei im Rahmen der Luftfahrtverwaltung bis zum Jahre 1958, ungedr. Hamburger Diss. 1961
CARTOU, L.	Droit Aérien, Paris 1963
CASSANI, W.	Das direkte Forderungsrecht des Geschädigten gegen den Versicherer des Automobilhalters, Berner Diss. 1935, abgedr. auch in Heft 105 der Abhandlungen zum Schweizer Recht
CHAUVEAU, P.	Droit Aérien, Paris 1951
CLAUS, K.	Leistungsfreiheit des KVO-Versicherers bei unerlaubter Handlung des Unternehmers, ZfV 1954/103 ff
COQUOZ, R.	Le droit privé international aérien, Diss. Paris 1938
DERNBURG-KOHLER	Urheber-, Patent- und Zeichenrecht; Versicherungsrecht und Rechtsverfolgung, Halle 1910
DEUTSCHER LUFTPOOL	Handbuch für die Luftfahrt-Versicherung, Ausgabe März 1965
DÖRING, H.	Die Luftversicherung, Entwicklung, Recht und Technik, Veröffentlichungen des deutschen Vereins für Versicherungswissenschaft, Heft 42, 1928
	Das Arbeitsrecht des Bordpersonals der deutschen Luftfahrtunternehmen, AfLR 1941/40 ff

DREGER, J.	Versicherung von Trümmerschäden durch den Betrieb von Luftfahrzeugen, ZfV 1963/80 ff
EHRENZWEIG, A.	Deutsches (Österreichisches) Versicherungsvertragsgesetz, Wien, 1952
	Die schuldhafte Herbeiführung des Versicherungsfalles und die Personenhäufung im Versicherungsverhältnis, ZfVW 1923/34 ff
	Versicherungsvertragsrecht, 2 Bände, Wien-Leipzig 1935
EHRENZWEIG, A. jun.	Ersatzrecht-Versicherung, ein Beitrag zur Überwindung der Haftpflichtversicherung im Kraftfahrerrecht, Internationales Versicherungsrecht, Festschrift für Albert Ehrenzweig zum 80. Geburtstag, Karlsruhe 1955, S.9 ff
	Full Aid Insurance for the Traffic Victim A Voluntary Compensation Plan, University of California Press 1954
ENGELBRECHT, J.	Leistungspflicht des KVO-Versicherers bei unerlaubter Handlung des Unternehmers, ZfV 1954/469 ff
ENNECCERUS - LEHMANN	Recht der Schuldverhältnisse, (Enneccerus-Kipp-Wolf, Lehrbuch des BGB, Bd. 2) Tübingen 1958
FEUERSTEIN, H.	Sind Sozialversicherungsträger im Falle der §§ 1542/903 RVO und private Versicherer im Falle des § 67 VVG in der Kraftverkehrshaftpflichtversicherung "Dritte" i.S. des § 158 c?, NZ 1941/519 ff
FLECHTHEIM, J.	Die Rechtsstellung des Dritten zur Haftpflichtversicherung, LZ 1910/896 ff

FLEISCHMANN, R.	Zur Weiterentwicklung des Rechts der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, Rechtsfragen der Individualversicherung, Festgabe für Erich R.Prölß, Karlsruhe 1957, S. 71 ff
FLORIN, M.	Sicherheit und Ordnung in Luftfahrzeugen (Das Recht der sichernden und ordnenden Tätigkeit des Luftfahrzeugführers an Bord von Luftfahrzeugen im nationalen und internationalen Luftverkehr), Diss. Göttingen 1961
FRAMHEIM, E.O.	Die Herbeiführung des Versicherungsfalles, Veröffentlichungen des deutschen Vereins für Versicherungswissenschaft, Heft 41, 1927
FRANÇOIS, J.L.	Die Versicherung und die Ausarbeitung des internationalen Luftprivatrechts, ZLR 1953/230 ff
	Les exceptions nées du contrat d'assurance de responsabilité civile du détenteur ou de l'exploitant d'aéronef, RGA 1948/163 ff
FRANÇOIS-HOMBURG	Les exceptions opposables par l'assureur (Dixième congrès international de législation aérienne du Comité Juridique International de l'Aviation), Paris 1949
FRENZL, M.	Luftversicherung, AssJB Bd. 45/146 ff (1926)
FRIEDRICH, P.	Die vorsätzliche Herbeiführung des Versicherungsfalles in der Haftpflichtversicherung, VersR 1951/95 ff, 108, 142
FROHN, K.	Die Auswirkungen des Urteils des BGH vom 3.7.1951 zur Frage des § 278 BGB auf die Bedeutung des Repräsentantenbegriffs im Versicherungsrecht, Diss. Köln 1959

FROMM. G.E.	Pflichtversicherung für den Kfz-Halter, 2.Aufl., Berlin 1961, zitiert Fromm
GERHARD-HAGEN	Kommentar zum deutschen Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag, Berlin 1908, zitiert Gerhard-Hagen
GIERKE, Julius von	Die Haftpflichtversicherung und ihre Zukunft, ZHR Bd. 60/1 ff
	Versicherungsrecht, 2 Bände 1. Hälfte, Stuttgart 1937 2. Hälfte, Stuttgart 1947
GOTTSCHALK, A.	Der Begriff der Obliegenheiten und die Haftung des Versicherungsnehmers für Hilfspersonen, ZfVW 1917/191 ff, Bd.XVII
GRAVELIN, R.	L'Assurance et les conventions internationales sur la responsabilité civile aérienne, Diss. Paris 1939
GROSCH, R.	Die Entwicklung der deutschen Luftfahrtversicherung, NZ 1935/33 ff
GÜLDE-SCHMIDT-ROST	Die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung, Erläuterungen zum Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag v. 7.11.1939, Berlin 1940, zitiert Gülde-Schmidt-Rost
GULDIMANN-VOGEL	Die Luftfahrtversicherung in der Schweiz, ZLR 1953/237 ff
HAGEMANN, H.	Der Schutz der Verkehrsopfer durch die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, NZ 1940/70 ff Die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, DJ 1939/1757 ff
	Die Führerscheinklausel in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, NZ 1942/29 ff

	Die rechtliche Stellung des geschädigten Dritten in der künftigen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, DR 1939/2033
HAGEN, O.	Das Versicherungsrecht, in Ehrenbergs Handbuch des Handelsrechts, Bd. 8, 1. und 2. Abteilung, Leipzig 1922
	Neue Wege in der Kraftfahrzeugversicherung, Berlin 1938
	Seeversicherungsrecht, Berlin 1938
HAIDINGER, O.	Unklarheitsregel bei der Auslegung von Allgemeinen Versicherungsbedingungen und Allgemeinen Geschäftsbedingungen, VersR 1955/370
HARTUNG, H.	Die allgemeine Haftpflichtversicherung (Deckungsbereich und Grenzen), Berlin 1957
HASSE, K.-O.	Der Flugleiter auf Landeplätzen (Aufgaben u. Haftung) ZLW 1964/110 ff
HELLNER, J.	Exclusions of Risk and Duties Imposed on the Insured (a study in insurance law), Försäkringsaktiebolaget Skandia 1855-1955, Stockholm 1955
	Risikobegrenzung und Obliegenheit, VersArch 1956/77 ff
HENKE, H.	Die Ausschlüsse und Grenzfälle in der Unfallversicherung, Veröffentlichungen des Seminars für Versicherungswissenschaft der Universität Hamburg und des versicherungswissenschaftlichen Vereins e.V. Hamburg, Neue Folge, Heft 5, Hamburg 1950
HEUKESHOVEN, H.	Die Haftung des Versicherungsnehmers für das Verhalten Dritter, Diss. Köln 1938
HOMBURG, R.	Les assurances aériennes, RGA 1946/415 ff, 633 ff, 1948/41 ff, 310 ff

HOMBURG-FRANÇOIS	Les exceptions opposables par l'assureur, (Dixième congrès international de législation aérienne du Comité Juridique International de l'aviation) Paris 1949
IMBACH, F.	Das Römer Lufthaftungsabkommen von 1933 und seine Revision von 1952, Beromünster 1955
JACOBI, E.	Das Verkehrsopfer, seine Begünstigung und sein Schutzbedürfnis, VersR 1951/222 ff
	Trunkenheit am Steuer und Haftpflichtversicherungsschutz, VW 1950/336
JANNOTT, K.	Der soziale Gedanke in der Haftpflichtversicherung, Jena 1941
	Kraftfahrzeughaftpflicht-Recht und -Versicherung im In- und Ausland (Zur Frage des Versicherungszwanges), Veröffentlichungen des deutschen Vereins für Versicherungswissenschaft, Heft 59, Berlin 1937
	Sicherung der Rechte des Geschädigten beim Verkehrsunfall, Veröffentlichungen des Instituts für Versicherungswissenschaft an der Universität Leipzig, Heft 3, Leipzig 1939
	Stichwort "Haftpflichtversicherung", Versicherungswirtschaftliches Studienwerk (Studienplan F III 1), Wiesbaden 1962
	Zur Vervollkommnung der Haftpflichtversicherung, Veröffentlichungen des Berliner Hochschulinstituts für Versicherungswissenschaft, Heft 3, Berlin 1940

JOHANNSEN, R.	Rechtsfragen zur Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, insbesondere zu § 158 c und f VVG, VersArch 1956/279 ff
de JUGLART, M.	La Convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, Paris 1956
	Traité élémentaire de droit aérien, Paris 1952
KAFTAL, A.	La Convention de Rome du 29 mai 1933 pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, Paris 1936
KAMMINGA, M.S.	The Aircraft Commander in Commercial Air Transportation, The Hague 1953
KESSLER, C.	Zur Einordnung der Haftpflichtversicherung, IherJahrb. Bd. 88/293 ff 1939/40
KISCH, W.	Handbuch des Privatversicherungsrechts, 2. und 3. Band, München-Berlin-Leipzig 1920 u. 1922
	Die Rettungspflicht des Versicherungsnehmers, WuR 1928/88 ff
KISTLER, P.	Das Römer Haftungsabkommen von 1952, Diss. Zürich 1959
KOENIG, W.	Schweizer Privatversicherungsrecht, Bern 1951
KOFFKA-BODENSTEIN	Luftverkehrsgesetz und Warschauer Abkommen, Berlin 1937, zitiert Koffka-Bodenstein

KUBLI, A.	Luftfahrtversicherung unter besonderer Berücksichtigung der Luftpools, Diss. Zürich 1951, zitiert Kubli
LE GOFF, M.	Manuel de Droit Aérien Privé, Paris 1961
LEIBKUTSCH, H.	Der Versicherungsort, ungedr. Hamburger Diss. 1949
LEIBL, K.	Die juristische Natur der Haftpflichtversicherung, AssJhrb 1898/125 ff
LEMOINE, M.	Traité de droit aérien, Paris 1947
LORENZ-LIBURNAU, H.	Das Straßburger Abkommen und die Weiterentwicklung des österreichischen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrechts, VR 1963/297 ff
	Grenzen des Schutzes der Opfer des Kraftverkehrs durch das Haftpflichtrecht und die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, VR 1959/213 ff
LOEWE, R.	Das Europäische Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge, ZVR 1962/1 ff
LÖTSCH, H.	Die Risikobeschränkung, Hamburg 1935
LUTTENBERGER	Luftschaden-Versicherung im Frieden und im Krieg, Berlin 1916
MALCHOW, K.-J.	Die rechtliche Stellung des geschädigten Dritten im Fall des § 158 c VVG, ungedr. Hamburger Diss. 1951, zitiert Malchow
MANES, A.	Versicherungslexikon, 2.Aufl., Berlin 1924
MATTERN-RAISCH	Atomgesetz, Berlin-Frankfurt, 1961
Mc NAIR, A.D.	The Law of the Air, 3.Aufl. London 1964
MEIER, J.	Les Assurances Aériennes, Diss. Genf 1939

MEYER, Alex

Die Bedeutung des Römischen Haftungsabkommens für die Luftrechtsgesetzgebung der Bundesrepublik Deutschland, ZLR 1954/42 ff

Internationale Luftfahrtabkommen, Bd. I-V, Köln-Berlin-München 1953, 1954, 1957, 1962, 1964

Luftrecht in 5 Jahrzehnten (Ausgewählte Schriften) Köln-Berlin-München 1961

MEYER, W.

Der Vorsatzbegriff im Versicherungsrecht, Diss. Köln 1957

MÖLLER, H.

Kraftfahrzeugzwangsversicherung als Aufgabe nationalsozialistischer Rechtserneuerung, NZ 1935/1192 ff

Die Begünstigung des geschädigten Dritten in der Haftpflichtversicherung im Falle des § 158 c VVG, VersR 1950/3 ff, 16 f

Die Rechtsnatur der Führerscheinklausel, IRPV 1934/49 ff

Die Überwindung der Haftpflichtversicherung, JW 1934/1076 ff

Bemerkungen zur Führerscheinklausel, HansRGZ 1937 Abt. A Sp. 241 ff

Harmonie europäischen Versicherungsvertragsrechtes, ZfV 1963/246 ff

Ist es zum Schutze der versicherten Personen und der Verkehrsopfer erforderlich, die bestehenden Vorschriften über den Versicherungsschutz der Rechtsentwicklung anzupassen, DAR 1962/313 ff

Lücken in der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, DAR 1955/12 ff

	Rechtsgutachten zur Frage, ob die Einführung eines eigenen Rechts der Drittgeschädigten gegen den Haftpflichtversicherer, insbesondere in der Kraftfahrzeug-Versicherung empfehlenswert sei, ZfVW 1963/409 ff.
	Unzulässige Risikobeschränkungen ,VP 1935/44 ff
	Verantwortlichkeit des Versicherungsnehmers für das Verhalten Dritter, Berlin 1939
	Zu den Normen über die schuldhafte Herbeiführung des Versicherungsfalles. Gleichzeitig ein Beitrag zu der Lehre von den subjektiven Gefahrumständen, HansRGZ 1929 Abt. A Sp. 549 ff
	Rechtsprobleme der Kraftfahrzeugversicherung, DAR 1954/250 ff, ZfV 1954/583 f
MOTIVE	zum Versicherungsvertragsgesetz, herausgegeben vom Bundesaufsichtsamt
MÜHLL, P. von der	Voraussetzungen und Umfang der Lufthaftpflicht gegenüber Drittpersonen, Basler Studien der Rechtswissenschaft, Heft 30, Basel 1950
NEUBERT, G.	Schuldhafte Herbeiführung des Versicherungsfalles, Diss. Leipzig 1934
NOLTE, D.	Vertragliche Risikobegrenzungen im Privatversicherungsrecht, Diss. Köln 1941
NUNNELEY, E.T.	Summary Analysis of Convention on Dammage Caused by Foreign Aircraft to third Persons on the Surface, JAL 1953/92 ff
OBERBACH, H.	Allgemeine Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung, Teil I, Berlin 1938, Teil II, Berlin 1947, zitiert Oberbach I und II
	Die Grundlagen der allgemeinen Haftpflichtversicherung, Stuttgart-Köln 1951

OFFERMANN, K. — Die Leistungsfreiheit des Versicherers bei vorsätzlicher oder grobfahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalles durch den Versicherungsnehmer, Diss. Erlangen 1930

OPPIKOFER, H. — III. Internationale Luftprivatrechtskonferenz Rom 1933, AfLR 1933/211

Zur Entwicklung des privaten Luftversicherungsrechts, in Veröffentlichungen aus dem Institut für Versicherungswissenschaft an der Universität Leipzig, Heft 1, 1938 (Sonderdruck)

PALANDT, O. — Kommentar zum BGB, 23.Aufl., München-Berlin 1964

PFEFFERKORN, H. — Zu § 2 der neuen allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrversicherung (AKB), DJ 1941/297 ff

PIENITZ, E. — Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrzeugversicherung, AKB, Berlin-Bielefeld-München, 3.Aufl. 1963 , zitiert Pienitz

PLUCHON, P. — La responsabilité de l'exploitant de l'aéronef dans la convention internationale de Rome du 7e octobre 1952, RGA 1961/123 ff, 223 ff

PRÖLSS, E. — Bedingung-Obliegenheit-subjektive Risikobeschränkung-objektive Risikobeschränkung, IRPV 1933/181 ff

Bemerkungen zum Haftpflichtversicherungsrecht, NZ 1939/1042 ff

Bemerkungen zur Führerscheinklausel, HansRGZ 1937 Abt. A Sp. 211 ff
Internationale-rechtliche Aspekte der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, Schriftenreihe der Juristischen Studiengesellschaft Karlsruhe, Heft 28/29 1957

Kleine Beiträge zum Versicherungsrecht, IRPV 1941/185 ff

Probleme des Haftpflichtversicherungsrechts, WuR 1937/57 ff

Repräsentantendämmerung, IRPV 1936/33 ff

Versicherungsvertragsgesetz, 14.u.15.Aufl., München-Berlin 1963, 1965 zitiert Prölß

RIESE, O. Betrachtungen zur internationalen Vereinheitlichung des Luftrechts, ZLR 1952/29 ff

Der Entwurf von Mexiko zur Revision des Römer Haftungsabkommens, ZLR 1952/105 ff

Probleme der Luftfahrtversicherung, Interavia, 1946/77 ff

Die Vierte Internationale Luftprivatrechtskonferenz Brüssel 1938, AfLR 1938/209 ff

Die Arbeiten der Citéja seit der Berliner Tagung 1934 (Die Haftpflichtversicherung des Luftfahrzeughalters), AfLR 1936/227 ff, 1937/40 ff

Die Arbeiten der Citéja seit der Berner Tagung 1936 bis zur Brüsseler Konferenz, AfLR 1939/122 ff

Die Berliner Tagung der Citéja, AfLR 1934/217 ff

Die Londoner Tagung der Citéja, AfLR 1933/299 ff

Luftrecht, Das internationale Recht der zivilen Luftfahrt unter besonderer Berücksichtigung des Schweizer Rechts, Stuttgart 1949, zitiert Riese

RINCK, G. — Das Römerabkommen vom 7.10.1952 verglichen mit den Haftungsgrundsätzen und Verfahrensvorschriften im deutschen Recht, ZLR 1954/85 ff

Haftungssystem und Haftungsgrenzen im nationalen und internationalen Luftrecht, ZLR 1958/298 ff

Schäden Dritter im internationalen Luftverkehr, ZLR 1962/85 ff

Schadensersatzansprüche bei Flugunfällen, Betrieb 1958/273 ff

Haftung für Versagen automatischer Anlagen in der Flugsicherung, ZLW /1965/185 ff,

RITTER, C. — Vorsätzliche Verursachung eines Schadens durch den Versicherungsnehmer, LZ 1914/354 f

Das Recht der Seeversicherung, Kommentar, 2 Bände, Hamburg 1922/1924, (unveränderter Neudruck Hamburg 1953)

ROEDER, H. — Besondere Bestimmungen für die Pflichtversicherung, DÖV 1941/289 ff

ROELLI, H. — Kommentar zum Schweizer Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag, Bern 1914

RUDOLF, A. — Haftung für Drittschäden beim Betrieb militärischer Luftfahrzeuge nach dem LuftVG, ZLR 1959/329 ff

RUDOLPH, W. — Erfordert der Schutz der Verkehrsgeschädigten ein unmittelbares Forderungsrecht gegen den Versicherer, VersR 1963/15 ff

RUHWEDEL, E. — Die Rechtsstellung des Flugzeugkommandanten im zivilen Luftverkehr, Schriften zum Deutschen und Europäischen Zivil-, Handels-u. Prozeßrecht, Bd.27, Bielefeld 1964

SCHEIDWIMMER, M.	Die Haftung für Atomschäden und ihre Deckung in rechtspolitischer Sicht, VersR 1962/677 ff
SCHLEICHER-REYMANN	Das Recht der Luftfahrt, unveränderter Nachdruck der 1937 erschienenen 2.Aufl., Berlin-Köln 1954
SCHLEICHER-REYMANN - ABRAHAM	Das Recht der Luftfahrt, Bd. 1, Einleitung und internationales Luftrecht, Köln-Berlin 1960
SCHMETZKE, R.	Luftfahrt und Versicherung (Eine historische Betrachtung über die Entstehung der deutschen Luftfahrtversicherung), Schriftenreihe des Instituts für Versicherungswissenschaft an der Universität Köln, Neue Folge, Heft 13, 1954
SCHMIDT, R.	Die Obliegenheiten, Studien auf dem Gebiet des Rechtszwanges unter besonderer Berücksichtigung des Privatversicherungsrechts, Karlsruhe 1953
SCHMIDT-TÜNGLER	Das Recht der Kraftfahrzeugversicherung, 3.Aufl., Weißenburg 1951
SCHNEIDER, K.	Die Versicherung für fremde Rechnung nach dem Gesetzentwurf über den Versicherungsvertrag unter Vergleichung mit dem Handelsgesetzbuch, ZfVW 1905/230 ff, Bd. X
SCHÖTZAU, F.	Die neuen Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB), NZ 1940/413 ff
SCHULTZ, W.	Die Stellung des geschädigten Dritten in der Haftpflichtversicherung, Stuttgart - Berlin 1941
SCHULZ, E.	Grenzen der Vertragsfreiheit im Versicherungsrecht, Insbesondere Abgrenzung zwischen Risikobeschränkungen und Obliegenheiten, Beilage Nr. 17, Betrieb, v.17.11.1961, S.1 ff

	Zur Abgrenzung zwischen Risikobeschränkungen und Obliegenheit, ZfV 1962/186 ff
SCHWAIGER, L.	Führer durch die Haftpflichtversicherung, 7.Aufl., München 1964
SICOT-MARGEAT	Précis de la loi sur le contrat d'assurance, Paris 1962
SIEG, K.	Ausstrahlungen der Haftpflichtversicherung (Geschichtliche, materiellrechtliche und prozessuale Studien zur Stellung des Drittgeschädigten), Veröffentlichungen des Seminars für Versicherungswissenschaft der Universität Hamburg und des versicherungswissenschaftlichen Vereins in Hamburg e.V., Neue Folge, Heft 8, Hamburg 1952
	Haftungsersetzung durch Versicherung, ZHR Bd. 113/95 ff, 1950
SIEVERS, J.	Risikobegrenzung und Obliegenheitsverletzung in der Kfz-Haftpflichtversicherung in europäischen Ländern, Sonderbeilage VW v. 15.9., 1.10., 15.10., 1.11. 1964
SOCHART, H.	Zur Versicherung nach Trümmerschäden durch den Betrieb von Luftfahrzeugen, ZfV 1962/817 f
STIEFEL-WUSSOW	Kraftfahrzeugversicherung, 5.Aufl., München-Berlin 1962, zitiert Stiefel-Wussow
SÜSS, T.	Anmerkung zum Urteil des RG vom 29.4.1941, ZAkDR 1942/88
	Die Privatversicherung im Kriege, Berlin 1940
THEES, H.	Das neue Haftpflichtversicherungsrecht, DJ 1939/1763 ff
	Das Problem des Versicherungszwanges im Kraftfahrzeugverkehr, DJ 1939/71 ff

	Der Schutz des geschädigten Dritten in der Haftpflichtversicherung, DJ 1938/935 ff
	Neue allgemeine Bedingungen für die Kraftfahr-Haftpflichtversicherung, DJ 1940/1049 ff
	Zu § 2 der neuen Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrzeugversicherung, DJ 1941/420 ff
	Zur Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, ZfVW 1940/11 ff
THEES-HAGEMANN	Das Recht der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, Kommentar zum Pflichtversicherungsgesetz mit Nebenbestimmungen, 2.Aufl. Berlin 1958, zitiert Thees - Hagemann
VERON, J.	Die Luftfahrtversicherung in Frankreich, ZLW 1962/264 ff
VETTER, E.	Versicherungsschutz für betrunkene Kraftfahrer, ZfV 1951/90 ff
VOGEL-GULDIMANN	Die Luftfahrtversicherung in der Schweiz, ZLR 1953/237 ff
VOSS, G.	Die Abgrenzung zwischen Obliegenheit und Risikobeschränkung in der ED-und Beraubungsversicherung, VersR 1961/866 ff
WEGERDT, A.	Deutsche Luftfahrtgesetzgebung, 3.Aufl., Berlin 1936
	Die Haftung anderer Personen als des Luftfahrzeughalters für Schäden nach deutschem Recht, ZLR 1953/127 ff
WEGERDT-REUSS	Deutsche Luftfahrtgesetzgebung, 4. völlig neu bearbeitete Auflage, Mannheim 1964, Ergänzungsband 1965

WEIMAR, W. — Vorsatz als gesetzliche Risikobeschränkung, in der Kfz-Haftpflichtversicherung, VP 1963/18 f

WESTERBURG, W. — Die Polizeigewalt des Luftfahrzeugkommandanten, Diss. Bonn 1961

WIETHAMP, H. — Die Lärmbekämpfung in der Bundesrepublik Deutschland, Köln-Berlin-München-Bonn 1961

WIMMER, H.-H. — Beziehung zwischen Haftung und Versicherung, RabelsZ 1962/293 ff

Deutsches Luftversicherungsrecht zugleich in internationaler Betrachtung, Beiträge zum Internationalen Luftrecht, Heft 32, Festschrift für Alex Meyer zum 75. Geburtstag, Düsseldorf.1954, S. 144 ff

Deckung des Luftfahrtrisikos, Internationale Wirtschaft, 1937/46 ff

Die Bedeutung des Römischen Abkommens in Bezug auf Versicherungsfragen, ZLR 1954/106 ff

Die deutsche Luftfahrtversicherung und ihre Probleme in der Nachkriegszeit, ZLR 1953/213 ff

Stichwort "Poolvertrag", Finke, Handbuch des Versicherungswesens, Bd. 2, Darmstadt 1958

WIMMERS, K. — Der Schutz des Verkehrsopfers nach § 158 c VVG und seine Grenzen, unveröffentl. Kölner Diss. 1958, zitiert Wimmers

WÜRFFEL, K. — Zur Problematik der Führerscheinklausel des § 2 b AKB, ZfV 1952/392 ff

WÜRDINGE, H. — Zwangshaftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge, DR 1937/58 ff

WUSSOW, H.-J. — Das Unfallhaftpflichtrecht, 8.Aufl., Köln-Berlin-Bonn-München 1963

Die Rechtsstellung der Beteiligten bei materiell unrichtiger Anzeige des Haftpflichtversicherers nach § 29 c StVZO, VersR 1962/1035 ff

Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und Haftungsbegrenzung nach § 158 c Abs. 3 VVG, ZfV 1956/273 ff

Allgemeine Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung, AHB, Frankfurt 1964

YÖRÜKOGLU, Ö. — Le Statut Juridique du Commandant de Bord, Diss. Lausanne 1962

Weitere Quellen:

ENTWURF — eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter
Deutscher Bundestag, 4. Wahlperiode, Drucksache IV/2252 v. 16. 5. 1964

CITEJA KONF.PROT. — IIIème Conférence Internationale de Droit Privé Aérien, vol. I: Procès-Verbaux, vol.II: Documents, Rom 1933

IVème Conférence Internationale de Droit Privé Aérien, vol. I: Procès-Verbaux, vol.II: Documents, Brüssel 1938

CJIA PROT.	Dixième congrès international de législation aérienne, tenu a Aix-en-Provence du 18-22 Mai 1948, Teil II: Le regime international des assurances aériennes: les exceptions opposables par l'assureur, Paris 1949
FAA	Statistical Handbook of Aviation, 1964
ICAO	Conference on Private International Air Law, Rome, September-October 1952, Minutes and Documents, Montreal 1953 (zitiert nach der engl. Ausgabe) ICAO Doc 7379 LC/34.
	Weitere Protokolle sind in den Fußnoten angegeben.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

I. Allgemein

AcP	Archiv für die civilistische Praxis
AfLR	Archiv für Luftrecht
AKB	Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrversicherung
AssJB	Assekuranz Jahrbuch
AVB	Allgemeine Versicherungs-Bedingungen
BB	Besondere Versicherungs-Bedingungen
BBLuH	Besondere Bedingungen für die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung
Betrieb	Der Betrieb
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGE	Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts, Amtliche Sammlung
BGHZ	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen
CJIA	Comité Juridique International de l'Aviation
CINA	Commission Internationale de la Navigation Aérienne
CITEJA	Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens
DAR	Deutsches Autorecht
DJ	Deutsche Justiz
DLH	Deutsche Lufthansa
DLP	Deutscher Luftpool
DÖV	Die öffentlich rechtliche Versicherung
DR	Deutsches Recht

HansRGZ	Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift, Teil A Aufsätze
HV	Haftpflichtversicherung
IATA	International Air Transport (Traffic) Association
ICAO (PICAO)	International Civil Aviation Organisation
IherJahrb	Iherings Jahrbücher für die Dogmatik des bürgerlichen Rechts
JAL	Journal of Air Law and Commerce
JR	Juristische Rundschau
JRPV	Juristische Rundschau für die Privatversicherung
JW	Juristische Wochenschrift
JZ	Juristenzeitung
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftVO	Luftverkehrsordnung
LuftVZO	Luftverkehrszulassungsordnung
LZ	Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NZ	Neumanns Zeitschrift für das Versicherungswesen
RAA	Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung, später: Reichsaufsichtsamt für das Versicherungswesen
RA	Römisches Abkommen
RabelsZ	Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht
RdK	Das Recht des Kraftfahrers, später: Deutsches Autorecht
RFDA	Revue Française de Droit Aérien
RGA	Revue Générale de l'Air

RGDA	Revue Générale de Droit Aérien
RGBl	Reichsgesetzblatt
RGZ	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
VA	Veröffentlichungen des Reichsaufsichtsamtes für Privatversicherung ab 1947: . . . des Zonenamtes des Reichsaufsichtsamtes für Versicherungswesen ab 1952: . . . des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen
VAE	Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen
VAG	Gesetz über die Beaufsichtigung der privaten Versicherungsunternehmen und Bausparkassen
VersArch	Versicherungswissenschaftliches Archiv
VersR	Versicherungsrecht, Juristische Rundschau für die Individualversicherung
VN	Der Versicherungsnehmer
VP	Versicherungspraxis
VR	Versicherungsrundschau
VVG	Versicherungsvertragsgesetz
VW	Versicherungswirtschaft
WA	Warschauer Abkommen
WallmZ	Wallmann's Zeitschrift für Versicherungswesen
WGL	Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftrecht
WuR	Wirtschaft und Recht der Versicherung
ZAkDR	Zeitschrift der Akademie für deutsches Recht
ZfV	Zeitschrift für Versicherungswesen
ZfVW	Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft

ZHR	Zeitschrift für das gesamte Handels- und Konkursrecht
ZLR	Zeitschrift für Luftrecht, später: Zeitschrift für Luftrecht und Weltraumrechtsfragen
ZLW	Zeitschrift für Luftrecht und Weltraumrechtsfragen
ZSR	Zeitschrift für Schweizer Recht

Die Rechtsprechung ist grundsätzlich nur mit einer Fundstelle, dafür aber mit Aktenzeichen angegeben.

VORWORT

Die Ratifikation der "Straßburger Konvention" vom 20. April 1959 [1] durch die Bundesrepublik [2] bringt eine umfassende Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes vom 7.11. 1939 und eine weitere Verbesserung der Stellung der Verkehrsopfer mit sich. Gegenüber diesem, durch mancherlei andere Umstände begünstigten erfreulichen Ergebnis einer weitgehenden Vereinheitlichung in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung auf europäischer Basis, haben die Bestrebungen, in der Luftfahrt zu einer internationalen Vereinheitlichung der versicherungsrechtlichen Bestimmungen zum Schutze Dritter zu kommen, trotz jahrzehntelanger Bemühungen bislang keinen rechten Erfolg gehabt. Die unterschiedliche Auffassung in dieser Frage war vielmehr einer der Hauptgründe für das Scheitern beider Römischen Abkommen.

Da aber insbesondere im Luftrecht die Entwicklungstendenz vom internationalen zum nationalen Recht hin verläuft, sind die in den Römischen Abkommen gefundenen Lösungen nicht ohne Auswirkungen geblieben. Eine Reihe von Staaten haben ihr Recht ganz oder teilweise entsprechend angepaßt, ohne die Abkommen zu ratifizieren.

Unter Berücksichtigung dieses Umstandes will die vorliegende Abhandlung die Frage nach Schutz und Schutzbedürfnis Dritter gegen die Gefahren der Luftfahrt für das deutsche Recht vom Römischen Abkommen her zu beantworten versuchen. Ausgehend von der Untersuchung, ob und inwieweit Dritte auf der Erdoberfläche durch die Luftfahrt bedroht sind, welche Sicherungsmöglichkeiten bestehen und welche Auswirkungen das

---

1) Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière des véhicules automoteurs, abgedr. in European Treaty Series (ET) Nr. 29 Doc 975 (1959), dt. Übersetzung des authentischen engl. u. franz. Textes mit Anhang in VR 1963/306-311.

2) Gesetz v. 1.4.1965, BGBl. II, S. 281.

spezielle Luftfahrtrisiko in versicherungstechnischer und -rechtlicher Hinsicht hat, soll im ersten Teil dieser Arbeit das dem Römischen Abkommen vom 7. Oktober 1952 zugrunde liegende Prinzip der "Einwendungen des Versicherers" dargestellt und erläutert werden, bevor dann in einem zweiten, speziell versicherungsrechtlichen Teil, die im deutschen Recht getroffene Regelung auf ihre Übereinstimmung mit diesem Prinzip zu überprüfen ist. Damit will diese Abhandlung zugleich ein Beitrag in dem allgemeinen Meinungsstreit um Für und Wider einer Ratifikation des Römischen Abkommens sein.

Die Geschichte der Luftfahrtversicherung ist insbesondere in Deutschland von einer erfreulichen Zusammenarbeit von Luftfahrtversicherern und Luftfahrzeughaltern gekennzeichnet, bei der die Interessen Dritter weitgehend berücksichtigt worden sind. Es ist daher kein Wunder, daß die Rechtsprechung nur sehr selten Gelegenheit zur Beschäftigung mit rein luftfahrtversicherungsrechtlichen Problemen hatte. Es mußte daher vielfach auf die umfangreiche Rechtsprechung und Literatur zur Kraftfahrzeug-Versicherung zurückgegriffen oder Angaben der Versicherungspraxis zugrunde gelegt werden.

Die Arbeit geht auf eine Anregung von Herrn Professor Dr. Rinck zurück, dem ich auch für seine großzügige Betreuung zu ständigem Dank verpflichtet bin. Mein Dank gilt weiterhin den Herren Dres. Wimmer und Bodenschatz, die ihre reichen Erfahrungen zu Auskünften bereitwillig zur Verfügung stellten und mir überdies die Möglichkeit boten, während einer längeren Volontärzeit beim Deutschen Luftpool in München selbst praktische Kenntnisse in der Luftfahrtversicherung zu sammeln.

ERSTER TEIL

Entwicklung, Wesen und Besonderheiten der Dritthaftpflichtversicherung unter besonderer Berücksichtigung des Römischen Abkommens

§ 1 Versuche zur Rechtsvereinheitlichung

A. Im Luftrecht

Der erste Weltkrieg hatte eine sprunghafte technische Fortentwicklung des Luftfahrzeuges bewirkt und erstmals dessen vielfältigen Verwendungsmöglichkeiten sichtbar werden lassen[1]. Nach Kriegsende kam es überall in Europa zur Gründung der ersten Luftverkehrsunternehmen[2]. Wollte man aber die dem Luftfahrzeug eigene Möglichkeit, Länder auf kürzestem und schnellstem Wege zu verbinden, richtig nutzen, so durften nicht Ländergrenzen hindernd im Wege stehen.

Bereits im Jahre 1919 wurde in Paris das sogenannte "Cina-Abkommen"[3] geschlossen, das eine Vereinheitlichung des mit dem Luftverkehr zusammenhängenden öffentlichen Rechts bewirkte. Mit diesem Abkommen wurde der Grundstein für die internationale Rechtsentwicklung gelegt[4]. Erst danach wurden die meisten nationalen Luftfahrtgesetze erlassen, wobei auch Staaten, die wie Deutschland dem Abkommen aus Kriegsgründen fernbleiben mußten, zumindest dessen Grundzüge berücksichtigten[5]. Im Jahre 1944 wurde das Cina-Abkommen durch das Abkommen von Chikago ersetzt[6]. Damit ist im öffentlichen Recht eine weitgehende Vereinheitlichung luftrechtlicher Regeln verwirklicht worden, die der Internationalität der Luftfahrt Rechnung trägt.

---

1) Döring, Die Luftversicherung, S. 10
2) Kubli, S. 72
3) Convention portant réglementation de la navigation aérienne v.13.10.1919. Der Name stammt von den Anfangsbuchstaben der nach Art. 34 zur Durchführung des Abkommens eingesetzten Behörde, der "Commission Internationale de Navigation Aérienne". Franz. Originaltext u.a. bei Meyer, Freiheit der Luft als Rechtsproblem, S. 272 ff, dt. Text bei Wegerdt, Luftfahrtgesetzgebung, 3.Aufl. 1936, Anhang zu Teil III, S. 610 ff.
4) Bülow, in VAE 1938/474; Riese, S. 80.
5) Zur Vorgeschichte des LuftVG v. 1.8.1922 Koffka-Bodenstein, S. 9 ff.
6) Convention on International Civil Aviation v. 7.12.1944, in Kraft getreten am 4.4.1947, engl. Originaltext u. amtl. deutsche Übersetzung bei Meyer, Luftfahrtabkommen III. S. 14 ff.

Im Privatrecht hat hingegen nur das, die Rechtsstellung des Passagiers und Versenders regelnde, Warschauer Abkommen von 1929[1] weltweite Geltung zu erreichen vermocht.
Die Versuche, auch die Ansprüche Dritter international einheitlich zu gestalten, liegen nunmehr fast vier Jahrzehnte zurück. Sie gehörten zu den ersten großen Aufgaben der durch das Pariser Abkommen ins Leben gerufenen Citéja[2].

Der erste, von dem italienischen Delegierten Ambrosini ausgearbeitete Vorentwurf, wurde 1927 in Brüssel beraten und nach einigen Änderungen angenommen. 1930 stellte die Citéja einen weiteren Vorentwurf auf, den sie 1932 auf der Tagung in Stockholm mit Bestimmungen über die Sicherstellung der Ersatzansprüche ergänzte. Diese Vorentwürfe wurden der 1933 nach Rom einberufenen dritten Staatenkonferenz vorgelegt und nach weiteren Änderungen am 29.5.1933 von 20 Staaten als Abkommen gezeichnet[3]. Ratifiziert wurde es nur von 5 Staaten[4].

---

1) Convention pour l'unification de certaines régles relatives au transport aérien international v.12.10.1929, franz. Originaltext des Abkommens und des Haager Protokolls v. 28.9.1955 zur Änderung des WA bei Meyer, Luftfahrtabkommen III S. 186 ff, amtl. dt. Übersetzung bei Meyer aaO. S. 234 ff, vgl. auch das Abkommen v. Guadalajara v. 18.9.1961, das die Regelungen des WA und Haager Protokolls ergänzt, abgedr. bei Meyer, Luftfahrtabkommen IV, S. 302 ff in der engl.u.franz.Orig.fassg.zusammen mit der dt. Übersetzung.

2) Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, zur Vorgeschichte u.a. Kaftal, La Convention de Rome, S. 85 ff, Brunschwik, La responsabilité envers les tiers dans la navigation aérienne, S. 161 ff; Lemoine, Traité de droit aérien, S. 618 ff; Riese, S.333 ff; Meyer, Luftfahrtabkommen I, S. 246 ff.

3) nach Meyer, Luftfahrtabkommen I S. 245: Belgien, Brasilien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Nordirland, Guatemala, Indien, Italien, Litauen, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, El Salvador, San Marino, Schweiz, Spanien, Tschechoslowakei, USA.

4) nach Meyer aaO. S. 246: Belgien, Brasilien, Guatemala, Rumänien, Spanien.
Convention pour l'unification de certaines régles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, maßgeblicher franz.Originaltext in AfLR 1933/240ff. Deutscher Titel: Abkommen zur Vereinheitli-

Da die Ausgestaltung der im Römischen Abkommen vorgesehenen Sicherstellung der Haftpflichtansprüche sich als ungenügend erwies, wurde unter Zusammenarbeit mit der IATA und der IUAI von der Cité ja auf der vierten internationalen Luftprivatrechtskonferenz in Brüssel am 29.9.1938 dem Abkommen ein Zusatzprotokoll beigefügt[1], das von 18 Staaten gezeichnet wurde[2]. Ratifiziert wurde es hingegen nur von Brasilien und Guatemala.

Der Kriegsausbruch ließ das Interesse erlahmen[3]. Nach Kriegsende kam es ebenfalls nicht zu weiteren Ratifikationen, weil die durch das Abkommen von Chikago geschaffene ICAO als Nachfolgeorganisation von Cina und Citéja auf Grund der in der Luftfahrt entstandenen veränderten Verhältnisse eine Gesamtrevision des Abkommens beschloß.

Mit dieser Aufgabe wurde der neugebildete Rechtsausschuß der ICAO betraut, der zunächst einen Fragebogen ausarbeitete und den Mitgliedstaaten übersandte[4]. Die aus 19 Ländern eingetroffenen Antworten bildeten die Grundlage für das weitere Vorgehen[5]. Die wichtigsten Meilensteine auf dem Wege zum endgültigen Abkommen waren der Entwurf von Taormina (Januar 1950)[6], der Entwurf von Montreal (Mai/Juni 1950)[7] und schließ-

---

chung von Regeln bzgl. der Schäden, die Dritten auf der Erde durch Luftfahrzeuge zugefügt werden v. 29.5.1933; nichtamtl. dt. Übersetzung bei Meyer, Luftfahrtabkommen I, S. 277 ff.

1) Protocole additionnel à la Convention pour l'unification ... maßgeblicher franz. Originaltext mit dt. Übersetzung in AfLR 1938/230 ff, dt. Text auch bei Meyer, Luftfahrtabkommen I, S. 286 ff.

2) nach Meyer, Luftfahrtabkommen I S. 245: Belgien, Brasilien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Guatemala, Indien, Italien, Luxemburg, San Marino, Schweiz, Neuseeland, Niederlande, Polen, Rumänien, Tschechoslowakei, USA.

3) Meyer, Luftfahrtabkommen I, S. 247; Riese, S. 331 u. 374.

4) Fragebogen in ICAO Doc. 6024 LC/121 S. 243 ff, Zusammenstellung von Antworten und Rapport des Unterausschusses in ICAO Doc. 6027 LC/124 S. 173 ff.

5) zur Vorgeschichte insges. Kistler, Das Römer Haftungsabkommen von 1952, S. 13 ff.

6) ICAO Doc. 6929 LE/126

7) ICAO Doc. 7031 AH-LE/1

lich der Entwurf von Mexiko (Januar 1951)[1], der der am 9.9.1952 von der ICAO nach Rom einberufenen Sonderkonferenz unterbreitet wurde. Auch hier waren wiederum Vertreter der IUAI und der IATA maßgeblich an den Vorarbeiten beteiligt. Die Zahl der Staaten, die der Einladung Folge leisteten - nämlich 31 - war enttäuschend, das Ergebnis nicht minder[2]. Nur 15 Staaten zeichneten das Abkommen[3]. Nach Art. 33 trat es am 4.2.1958 in Kraft[4], gilt bisher aber nur in 14 Staaten[5]. Es fehlen

---

1) ICAO Doc. 7157 LC/130

2) Wegen Einzelheiten zur Vorgeschichte wird auf die umfassenden Darstellungen bei Imbach, Das Römer Lufthaftungsabkommen von 1933 und seine Revision von 1952, Beromünster 1955; de Juglart, La Convention de Rome du 7 octobre 1952 relative aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, Paris 1956; Kistler, Das Römer Haftungsabkommen von 1952, Zürich 1959, verwiesen.

3) nach Meyer, Luftfahrtabkommen I, S. 245: Argentinien, Belgien, Brasilien, Dänemark, Frankreich, Israel, Italien, Luxemburg, Mexiko, Philippinen, Portugal, Schweiz, Spanien, Thailand, Vereinigte Arabische Republik.
Diesen Signaturstaaten folgten nachträglich: Australien u. Großbritannien (1953), Kanada, Lybien, Norwegen u. Schweden (1954), Ceylon, Griechenland u. Indien (1955), Pakistan (1957), Mauretanien (1962).

4) Convention on Damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface, Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, v. 7.10.1952 maßgeblicher engl., franz. und spanischer Text in ICAO Doc. 7379 LC/34 (Documents) S. 249 ff, ferner
franz. Text in RGA 1952, S. 323 ff, RFDA 1952/423 ff
engl. Text in ZLR 1953/98 ff, JALC 1952/447 ff
deutscher Text, amtl. deutsche Übersetzung: Abkommen betreffend Schäden, die Dritten auf der Erdoberfläche durch ausländische Luftfahrzeuge zugefügt werden, in Meyer, Luftfahrtabkommen II, 82 ff.

5) Australien, Ceylon, Ekuador, Haiti, Honduras, Italien, Kanada, Luxemburg, Mali, Pakistan, Spanien, Vereinigte Arabische Republik, Tunesien.

die wichtigsten luftfahrttreibenden Nationen[1].

Aus diesen Gründen besteht mehr und mehr die Tendenz, nicht auf weitere Ratifikationen zu drängen, sondern das Abkommen nochmals zu ändern. So regte der Rat der ICAO am 10. Juni 1964 an, daß der Rechtsausschuß die Frage einer Revision prüfen solle. Vom 22.-30. März 1965 tagte das Subcommittee in Montreal unter Vorsitz des englischen Delegierten Mc Kean. Dabei wurden unter anderem folgende Bedenken gegen die jetzige Regelung geltend gemacht:[2]

1. Die Haftungssummen seien zu gering
2. Es sei ungerecht, auch im Falle einer mit grober Fahrlässigkeit oder "wilful misconduct" vorgenommenen Schadenszufügung den Halter beschränkt haften zu lassen.
3. Die Frage der Anerkennung ausländischer Versicherungen und eines einheitlichen Systems des Versicherungsnachweises müsse geregelt werden.
4. Man müsse die Frage der Haftung und Versicherung von Lärmschäden prüfen.

Wie auch schon von Riese[3] bei der Revision des ersten Römischen Ab-

---

1) Nach einem ICAO-Beschluß sollte zumindest in den nächsten 3 Jahren keine Revision erfolgen. Vgl. hierzu den Bericht des deutschen Delegierten über die Sitzung der Legal Commission der ICAO v. 23.8. - 8.9.1962 in ZLW 1963/166 u. 167:
Danach hatten folgende Staaten der ICAO mitgeteilt, daß sie eine Mitgliedschaft d.h. Ratifizierung erwägen: Belgien, Brasilien, China, Indien, Irland, Italien, Korea, Madagaskar, Marokko, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Portugal, Tunesien.
Folgende Staaten haben der ICAO mitgeteilt, daß sie das RA nicht oder nur sehr schwer ratifizieren wollen: Dänemark, Großbritannien, Österreich, Schweden, Schweiz.

2) ICAO Doc. LL/SC/ Rev. Rome No. 9 v. 30.3.1965

3) Riese, S. 376

kommens beklagt wurde, ist es zu bedauern, daß auf diese Weise wieder die bisher mit vielen Anstrengungen erzielten Erfolge zunichte gemacht werden. Es ist wohl kaum damit zu rechnen, daß die USA einem revidierten Abkommen beitreten werden, zumal sich dort selbst gegen das Warschauer Abkommen und das Haager Protokoll in jüngster Zeit starke Bedenken erheben und die Möglichkeit einer Kündigung geprüft wird. Vielleicht wäre es daher besser, das weitgesteckte Ziel einer weltweiten Vereinheitlichung zu verlassen und statt dessen eine Lösung auf europäischer Basis zu erstreben.

B. Im Luftfahrtversicherungsrecht

Auf versicherungsrechtlichem Gebiet blieb es der Luftfahrt ebenfalls vorbehalten, von vornherein die Notwendigkeit einer Regelung auf internationaler Grundlage zu verdeutlichen. Bereits der von dem 1909 hierzu besonders gegründeten Comité Juridique International de l'Aviation ausgearbeitete Entwurf eines "Code International de l'Air" enthielt einige grundsätzliche Bestimmungen über Flugunfall- und Haftpflichtversicherung, Luftgütertransport- und Luftfahrzeugkaskoversicherung, ferner Regelungen über die Einbeziehung des Flugrisikos in die Lebensversicherung[1]). Es kam jedoch nie zu einer abschließenden Erörterung. Ein vorläufiges Ende fanden diese Versuche mit der Feststellung des Committee der ICAO auf seiner 3. Tagung im Sept. 1948 in Lissabon, daß im gegenwärtigen Zeitpunkt eine rechtliche Regelung der Luftfahrtversicherung im Wege einer internationalen Kodifikation nicht notwendig sei[2]).

Da keine einheitlichen, internationalen versicherungsrechtlichen Vorschriften bestehen, haben die Versicherer in den einzelnen Ländern vollkommen

---

1) hierzu de Juglart, Traité élémentaire de droit aérien, Paris 1952, No. 338, S. 390 ff; Kubli, S. 51; Meier, Les Assurances aériennes, Genf 1939, S. 122. Der Entwurf sah 5 Bücher vor (öffentl. Recht, Privatrecht, Verwaltungsrecht, Staatsrecht u. Strafrecht).

2) ICAO Doc. 6027 LC/124, S. 151: "The Legal Committee ... considers that the preparation of a draft Convention on Insurance is not necessary or appropriate at the present time".

gesonderte Versicherungsverträge entwickelt, die aber ohne eigentliche Vereinbarung eine weitgehende Ähnlichkeit aufweisen. Das gilt insbesondere für die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung[1]. Gefördert wird diese Entwicklung durch die besondere Struktur des Luftfahrt-Versicherungsmarktes mit seinem System der Pools und der internationalen Verflechtung durch Rückversicherungsverträge. Eine völlige Übereinstimmung läßt sich naturgemäß nur dann erzielen, wenn auch die Haftung einheitlich geregelt ist. Die von dem Römischen Abkommen erstrebte Vereinheitlichung ist daher auch für den Versicherer von größtem Interesse[2].

C. Folgerungen

Dieser kurze Überblick zeigt, daß die Internationalität als Kriterium der Luftfahrt [3] in zweifacher Weise von Bedeutung ist: Sie erfordert eine internationale Rechtsvereinheitlichung auf nahezu allen, die Luftfahrt berührenden Bereichen[4], und umgekehrt sind international erarbeitete Lösungen beispielhaft für die weitere Rechtsentwicklung. Daher haben auch eine Reihe von Staaten, die weder dem ersten, noch dem zweiten Abkommen beigetreten sind, ihre spezialgesetzlichen Regelungen zumindest teilweise angepaßt[5].

Dies erhellt die Bedeutung der in dem Römischen Abkommen von 1952 enthaltenen Vorschriften. Sie sind daher, ungeachtet der augenblicklichen relativen Bedeutungslosigkeit des Abkommens, Orientierungsmaßstab für das, was ganz allgemein international als angemessen gilt. Für die Untersuchung nach dem Deckungsbereich der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung für Drittschäden im deutschen Recht sind sie Ausgangspunkt und Wertungsmaß.

---

1) Wimmer, in Festschrift f.A. Meyer, S. 146 ff (149)
2) Riese, S. 329; Wimmer in Festschrift f.A. Meyer, S. 151
3) Zum Begriff der "Internationalität" und seine Auswirkungen u.a. Lemoine, Traité de droit aérien, No. 7, S. 6 ff; Meyer, Luftfahrtabkommen I S. VII ff; Riese, S. 14 ff.
4) Riese, S. 15
5) Meyer, Luftfahrtabkommen I S. 247, für die BRD vgl. S. 63

§ 2 Drittschäden in der Luftfahrt

A. Das besondere Gefahrenelement

Die dem Luftfahrzeug eigene "dreidimensionale Art der Fortbewegung" hat zur Folge, daß schon ein geringes Versagen einer technischen Einrichtung, ein kleiner menschlicher Fehler in der Bedienung zu einer völligen Zerstörung des Geräts, zum Tode aller Insassen und zu einem nicht unerheblichen Schaden auf der Erdoberfläche führen kann[1]. Bei einem anderen Verkehrsmittel würde der gleiche Fehler nur zu einem Stillstand des Fahrzeugs führen. Ein Schaden würde nicht oder nur in geringerem Umfange eintreten.

Dieses, der Luftfahrt eigentümliche Gefahrenelement, ist Grund und Rechtfertigung für die Abkehr vom allgemeinen Haftungssystem[2], bedingt einen besonderen Versicherungsschutz und wirft eine Reihe von spezifisch versicherungstechnischen Problemen auf, worauf jeweils näher einzugehen ist.

Schutzbedürftig sind in besonderem Maße die auf der Erdoberfläche befindlichen Personen, denn sie sind an der Luftfahrt unbeteiligt, müssen aber einen ordnungsgemäßen, d.h. im Einklang mit den Verkehrsregeln stattfindenden Überflug widerspruchslos hinnehmen. Das internationale Luftrecht und die innerstaatliche Luftfahrtgesetzgebung haben daher in besonderem Maße versucht, diesen Personenkreis durch öffentlich-rechtliche Vorschriften vor Schäden zu bewahren und durch privatrechtliche Bestimmungen die Durchsetzung etwaiger Ansprüche zu erleichtern und zu sichern[3]. Allerdings wird mit dem Hinweis auf die Gefährdung Dritter durch die Luftfahrt ein immer umfassenderer und lückenloserer Schutz gefordert, so daß es angebracht erscheint, zunächst einmal ein ungefähres Bild vom Ausmaß dieser Schäden zu gewinnen.

---

1) Guldimann-Vogel, in ZLR 1953/238
2) Rinck, in ZLR 1958/298
3) Wegerdt, in ZLR 1953/127

B. Drittschäden in der Statistik

I. Erfaßbarkeit

In erster Linie kann natürlich die Statistik herangezogen werden. Allerdings darf gerade in der Luftfahrt aus folgenden Gründen die Bedeutung der Statistik nicht überschätzt werden:

In der Regel können die erforderlichen statistischen Unterlagen erst im Verlaufe von Jahrzehnten gewonnen werden. Zum anderen können sie erst dann ein einigermaßen zuverlässiges Bild über Stand und Entwicklung des betreffenden Risikos vermitteln, wenn eine gewisse Kontinuität der Entwicklung und der Auswertung erreicht ist und eine möglichst große Zahl von Schadensträgern das "Gesetz der großen Zahl" zur Anwendung kommen läßt. All dies ist in der Luftfahrt nur sehr bedingt der Fall.

Daneben macht auch die Beschaffung der Unterlagen große Schwierigkeiten. Die Zurückhaltung, Unfallzahlen zu veröffentlichen, erklärt sich aus dem Bestreben, keine Unruhe in das Publikum zu bringen und ist in gewisser Weise auch aus Konkurrenzgründen verständlich.
Durch Militärflieger verursachte Schäden, die wegen ihrer einheitlichen Erfassung an sich den besten Überblick bieten würden, unterliegen wiederum - zumindest in Deutschland - der Geheimhaltung[1].

Die auf internationaler Basis ermittelten Zahlen sind mit weiteren Vorbehalten zu betrachten. Die Methoden der Zahlengewinnung, der Auswertung und Darstellung der Ergebnisse ist in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich[2]. Demgegenüber sind die vom Verf. anhand der Schadenskartei des DLP für das Gebiet der BRD ermittelten Zahlen aufschlußreicher. Auch für sie gelten jedoch gewisse Einschränkungen. Die Praxis der Luftfahrtversicherung rechnet Drittschäden nicht getrennt ab, sondern verbindet sie mit der Passagier-Haftpflichtversicherung. Eine Vielzahl von Haft-

---

1) So wurde dem Verf. auf entsprechende Anfragen vom Amt für Verteidigungslasten mitgeteilt, eine Auskunft sei "aus Gründen der militärischen Sicherheit" nicht möglich.
Vgl. aber die Statistik der Royal Air Force, S. 13

2) Kubli, S. 56

pflichtschäden sind sogenannte Rollschäden[1], die nicht als echte Drittschäden angesehen werden können. Die statistische Auswertung der Schadenskartei wird weiter dadurch erschwert, daß in vielen Fällen aufgrund von Teilungsabkommen auf einen Ausgleich entsprechend der tatsächlichen Haftung verzichtet wird. Eine Reihe von Schadensansprüchen wird wegen unvollständiger Angaben oder verspäteter Meldung erst nach Jahren abgewickelt. Die hierfür vorsorglich vorgenommenen Rückstellungen übersteigen oft erheblich die späteren Regulierungskosten.

Unter Berücksichtigung dieser einschränkenden Feststellungen können die folgenden Zahlen nur als Anhaltspunkte dienen.

Auf eine Gegenüberstellung mit den Schäden bei anderen Verkehrsmitteln soll hier verzichtet werden[2]. Die Relation von Schadensträger, zurückgelegter Entfernung, Zeit, Gefahrenpunkten usw. ist einfach zu unterschiedlich, als daß eine zuverlässige Gegenüberstellung möglich wäre.

---

1) d.h. Schäden, die beim Rollen des Luftfahrzeuges auf Start- und Landebahn, Vorfeld oder im Hangar entstanden sind.

2) Einen Überblick gibt Rinck, in ZLR 1958/300, wonach ebenfalls deutlich wird, daß der Dritte beispielsweise durch die Eisenbahn ungleich gefährdeter ist.

II. Ergebnisse

a) USA

Die nachstehenden, überraschend niedrigen Werte der Schadenfälle in den USA können angesichts der dortigen Verkehrsdichte als repräsentativ angesehen werden, da das "Gesetz der Großen Zahl" einigermaßen zur Auswirkung kommt.

Personenschäden bei Drittschäden in den USA durch Luftfahrtunternehmen [1]

Jahr	schwere Flugzeugunfälle, Abstürze	getötete Dritte
1949	19	10
1950	11	2
1951	23	1
1952	13	18
1953	18	3
1954	8	2
1955	17	5
1956	9	0
1957	13	5
1958	14	3
1959	18	8
1960	17	13 [2]
1961	11	1
1962	10	3
1963	13	0

1) Errechnet aus FAA Statistical Handbook of Aviation, Washington 1964, S. 150

2) davon 5 Personen bei dem Absturz zweier Verkehrsflugzeuge über New York am 16.12.1960

b) Weltluftfahrt - Linienverkehr

Vergleicht man die Unfälle Dritter mit der Anzahl von Flugzeugabstürzen, die zu Totalschäden und schweren Unfällen im Weltluftfahrt-Linienverkehr führten, so gewinnt man ein ähnlich günstiges Bild.

Flugzeugabstürze und Drittschäden im Weltluftfahrt-Linienverkehr [1]

Jahr	schwere Flugzeugunfälle, Abstürze	Drittschäden	
		getötet	schwer verletzt
1952	202	23	11
1953	250	7	6
1954	245	4	0
1955	326	9	3
1956	274	3	3
1957	306	9	9
1958	260	12	10
1959	270	14	2

1) Die Statistik beruht auf den Angaben der Mitgliedstaaten der ICAO und bezieht sich nur auf Unfälle im Linienverkehr.

Errechnet nach ICAO Circular 50-AN/45-62-An/57 u. Aircraft Accident Digest No. 7 - No. 10.

c) Militärluftfahrt

Um das Verhältnis von Flugzeugunfällen und Drittschäden erfassen zu können, gibt auch die zwar schon etwas ältere, dafür aber nicht minder eindrucksvolle Statistik der Royal Air Force ein recht anschauliches Bild[1]. Danach kam es bei 2000 Flugzeugunfällen nur in 124 Fällen zu Ansprüchen Dritter. Das Verhältnis ist also etwa 1 : 17. Bei diesen 124 Drittschäden handelte es sich in 118 Fällen um Sachschäden. Unter den verbleibenden Personenschäden befand sich nur 1 Todesopfer. Die von der Royal Air Force ermittelten Schäden sind allerdings alle durch Kolbenmaschinen verursacht worden. Da inzwischen überall die Luftstreitkräfte mit Strahlflugzeugen ausgerüstet worden sind, wird sich das Verhältnis wohl etwas verschlechtert haben[2].

Besonders häufig sind die von Militärflugzeugen bei Durchbrechung der Schallmauer verursachten Schäden. Da jedoch die vorhandenen Unterlagen für eine statistische Erfassung nicht ausreichen, mußte auf eine genauere Gegenüberstellung verzichtet werden[3].

---

1) Diese Statistik diente auch bei den Beratungen zum RA v. 1952 als Unterlage und ist in den Konferenzprotokollen ICAO Doc. 7379 LC/34 (Documents), S. 194, enthalten.

2) Beispielsweise ist die Streuwirkung im Falle eines Absturzes aus größerer Höhe und/oder mit größerer Geschwindigkeit wesentlich höher und explosiver.

3) Nach einer vom Verf. anhand von Pressearchiven vorgenommenen überschlägigen Auswertung der Schäden, die in der BRD durch in der BRD stationierte Militärflugzeuge verursacht worden sind, war der Anteil der Drittschäden an Abstürzen erstaunlich hoch. Der Anteil an Personenschäden machte absolut und relativ betrachtet sogar den Großteil aller in der BRD durch Luftfahrzeuge verursachten Drittschäden aus.

Im Hinblick auf die vorliegende Untersuchung sind diese Schäden jedoch unproblematisch, da Militärflugzeuge nach §§ 53 ff LuftVG summenmäßig unbeschränkt haften und nicht versicherungspflichtig sind.

Wegen Einzelheiten vgl. Rudolf, Haftung für Drittschäden beim Betrieb militärischer Luftfahrzeuge nach dem LuftVG, in ZLR 1959/329 ff.

d) Drittschäden von in der BRD versicherten Luftfahrzeugen[1)]

1. Ballone u. Luftschiffe

Jahr	Zahl der vers. Risiken	Zahl der Drittschäden Sach-;	Personenschäden	Schadensumfang DM Sach-;	Personenschäden
1958	80	54	1	7.000	550.
1959	80	42	1	7.000	260
1960	81	38	-	5.000	-
1961	79	44	1	6.800	200
1962	76	34	1	12.000	75.000
1963[2)]	74	30	25	8.000	20.000
1964	78	14	-	2.500	-

1) zur Erläuterung: Jeder Versicherer reguliert den durch ein bei ihm versichertes Luftfahrzeug verursachten Schaden bis zu einer bestimmten Höhe selbständig, meldet aber den Schaden dem DLP und teilt ihm später auch die endgültigen Regulierungskosten mit. Die Abrechnung erfolgt mit entsprechendem Saldenausgleich vierteljährlich.

Die Schadensakten befinden sich daher grundsätzlich immer bei den Pool-Mitgliedern. Die beim DLP befindliche Schadenskartei beruht ausschließlich auf den Angaben der einzelnen Mitglieder, die naturgemäß oft unvollständig sind und daher eine Aufschlüsselung nach Drittschäden nur sehr bedingt zulassen. Die ermittelten Werte sind nur als Annäherungswerte zu verstehen.

2) Explosionsunglück am 13.4.1963 in Herbecke/Kämpen, wobei 7 Personen getötet und 18 verletzt wurden. Da es sich jedoch nur um junge Leute handelte, die nicht unterhaltsverpflichtet waren, betrug der Schadensumfang nur ca. 20.000,-- DM.

2. Segelflugzeuge

Jahr	Zahl der vers. Risiken	Zahl der Drittschäden Sach-;	Personenschäden	Schadensumfang DM Sach-;	Personenschäden
1958	1652	174	6	45.700	7.300
1959	1802	202	17	59.500	18.000
1960	2110	221	6	52.000	13.000
1961	2214	159	5	31.000	11.000
1962	2364	208	6	35.000	12.000
1963	2582	211	7	53.000	106.000
1964	2774	94	3	33.000	12.000

3. Zivile Motorflugzeuge ohne DLH[1)]

1958	781	59	7	121.000	27.000
1959	981	83	6	63.700	2.500
1960	1167	80[2)]	9[2)]	118.000[2)]	40.000[2)]
1961	1300	80	2	102.000	2.000
1962	1554	87	4	91.000	4.000
1963	1919	57	5	62.000	7.000
1964	2007	41	1	210.000	1.000

1) Bei der DLH sind fast ausschließlich Rollschäden entstanden. Eine besondere statistische Darstellung kann daher entfallen.
An Drittschäden im eigentlichen Sinne ist lediglich ein Schadensfall in Höhe von ca. 2.000,-- DM zu verzeichnen, der durch eine herabfallende Fahrwerksklappe verursacht wurde (1960). Der Absturz einer Boing 720 im Jahre 1961 verursachte nur einen Drittschaden in Höhe von 8.150,-- DM, dem ein Kaskoschaden in Höhe von ca. 21 Mio. gegenüberstand.
Zu dem hieran sichtbaren Kumulfaktor in der Luftfahrt vgl. S. 25.f.

2) Bei dem Absturz einer DC 6 über München am 17.12.1960 handelte es sich um eine englische Militär-Chartermaschine, so daß dieser Schaden hier nicht statistisch in Erscheinung tritt.

III. Folgerungen

Als allgemeine Regel kann man daher festhalten, daß der Umfang der Drittschäden gering ist, meist nur Sachschäden betrifft und zwar hauptsächlich Häuser, Wiesen und Felder, Kabel und Leitungen, sowie Einrichtungen von Flugplätzen. Das insoweit günstige Bild wird unterstrichen durch die Tatsache, daß die Dritt-Haftpflichtversicherung zu sehr geringen Prämiensätzen angeboten wird, die im Durchschnitt nur etwa 5 % bis 10 % der Versicherungskosten für Kasko- und Unfallversicherung des jeweiligen Luftfahrzeugs betragen[1].

C. Schutzvorschriften zugunsten Dritter

I. Maßnahmen zur Schadensverhütung

Grund für die verhältnismäßig geringe Zahl von Drittschäden ist die umfassende Überwachung des Luftverkehrs, die zusammen mit der technischen Vervollkommnung der Sicherungseinrichtungen trotz ständig wachsenden Verkehrs zu einer Nivellierung der Gefahrengrade beiträgt. Bei dem "Betrieb des Luftfahrzeugs" im weiteren Sinne sind kraft öffentlichen Rechts Stellen beteiligt, deren Aufgabe es ist, durch Weisung oder Beratung unter Anwendung bestimmter technischer und fachlicher Erkenntnisse den Gefahren vorzubeugen[2].

---

1) Das spielte auch bei den Beratungen zum RA v. 1952 eine Rolle, ICAO Doc. 7379 LC/34 (Documents), S. 183, 195 ff.

Das prozentuale Verhältnis ist natürlich von Fall zu Fall verschieden, je nachdem eine Kaskoversicherung besteht und in welcher Höhe die Unfallversicherungssummen gewählt werden. Für ein kleines Reiseflugzeug gilt beispielsweise:

a)	Kaskoversicherung f. 30.000,-- DM	6 %	= 1.800,-- DM
b)	Fluggast-Sitzplatz UV (35.000,-- Tod/35.000,-- Invalidität	3 x je DM 189,-- =	567,-- DM
c)	Pilotensitz UV		252,-- DM
d)	Dritthaftpflichtvers.		200,-- DM
	Das Verhältnis wäre hier also knapp 7 %		2.819,-- DM

2) Auf Einzelheiten kann im Rahmen dieser Arbeit nicht eingegangen werden, hierzu u.a. Busse, Die Luftaufsicht, S. 305 ff.

So sollen Muster- und Stückprüfungen, sowie die in regelmäßigen Abständen erfolgenden Nachprüfungen gewährleisten, daß das Luftfahrzeug stets verkehrssicher ist[1]. Streng wird ferner die Überwachung der Ausbildung von Luftfahrern[2] und die Kontrolle über den Betrieb von Luftfahrtgeländen gehandhabt[3]. Jede Tätigkeit, die geeignet ist, die normale Betriebsgefahr des Luftfahrzeuges zu erhöhen, ist erlaubnis- oder genehmigungspflichtig[4]. Die Genehmigungen und Erlaubnisse werden grundsätzlich nur unter Auflagen erteilt, die sicherstellen, daß insbesondere eine Gefährdung Dritter so gut wie ausgeschlossen ist. Darüber hinaus unterliegen nahezu alle Bewegungsvorgänge im kontrollierten Luftraum einer staatlichen Kontrolle und Lenkung.

Der internationale Charakter der Luftfahrt führte auch hier frühzeitig zu einer internationalen Regelung. Das von der Bundesanstalt für Flugsicherung auf Grund des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung[5] gegenwärtig praktizierte System basiert auf den ICAO-Richtlinien. Auf Landeplätzen, wo keine Dienststelle des Flugsicherungs- und Wetterdienstes vorhanden ist, ist der sogenannte Flugleiter als hoheitliches Aufsichtsorgan für alle Luftaufsichtsaufgaben zuständig und verantwortlich[6].

Außenlandungen sind nach § 25 LuftVG verboten. Grundsätzlich darf kein Luftfahrzeug ohne ein besonderes Abfertigungsverfahren starten und landen.

---

1) Die Prüfung für Luftfahrtgerät obliegt nach § 3 des Gesetzes über das Luftfahrtbundesamt (Gesetz v. 30.11.1954, BGBl. I S. 354) besonderen Prüfstellen, die auf Grund der Prüfordnung für Luftfahrtgerät (Pro. Gerät) (abgedr. bei Wegerdt-Reuß, S. 168 ff) tätig werden. Federführend sind hier die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt und die Deutsche Forschungsanstalt für Luftfahrt.

2) vgl. Prüfordnung für Luftfahrtpersonal (Pro. Pers.) i.d.F. v. 21.6.1955 (abgedr. bei Wegerdt-Reuß, S. 190 ff) und §§ 20 ff LuftVZO

3) §§ 38 ff LuftVZO

4) z.B. Luftfahrtveranstaltungen, § 24 LuftVG; Mitnahme gefährlicher Stoffe, §§ 76 ff LuftVO; Abwerfen von Gegenständen, § 7 LuftVO; Kunstflüge, § 8 LuftVO; Schlepp- und Reklameflüge, § 9 LuftVO; Außenstarts, § 15 LuftVO etc.

5) Gesetz v. 23.3.1953, BGBl. I, S. 70

6) zur Haftung vgl. Hasse, in ZLW 1964/115 ff.

Damit ist sichergestellt, daß die gesetzlichen Bestimmungen und behördlichen Auflagen stets nachprüfbar und erzwingbar sind.

Da der kritische Gefahrenpunkt bei Start und Landung liegt, bestehen u.a. innerhalb der Anflugsektoren Baubeschränkungen bis zu einem Umkreis von 15 km vom Startbahnbezugspunkt, §§ 12 ff LuftVG.

Dicht bewohntes Stadt- und Siedlungsgebiet darf nur in bestimmten Mindestflughöhen überflogen werden (§ 6 Luft VO). Diese jeweils im Verordnungswege örtlich besonders festgesetzten Mindestflughöhen sind so bemessen, daß bei Zwischenfällen eine Notlandung möglich ist, ohne Dritte zu gefährden.

II. Anspruchsgrundlagen bei Drittschäden

a) Staatshaftung

Da durch die Tätigkeit bestimmter staatlicher Stellen, nämlich Flugsicherung, Flugwetterdienst, Prüfbehörde und Flugleiter auf den "Betrieb des Luftfahrzeuges" eingewirkt werden kann, ohne daß der Halter darauf einen Einfluß hätte, haften diese, falls eine ihrer Maßnahmen ursächlich für einen Schaden war.

Ihre Tätigkeit ist hoheitlicher Natur. Ihnen obliegt eine Amtspflicht zur ordnungsgemäßen Durchführung der ihnen übertragenen Aufgaben. Diese Amtspflicht besteht nicht nur gegenüber dem jeweiligen Luftfahrer, sondern auch gegenüber allen durch den Flug betroffenen Verkehrsteilnehmern, sowie Dritten auf der Erdoberfläche. Tritt durch die schuldhafte Verletzung dieser Amtspflichten ein Schaden ein, so ist Staatshaftung nach § 839 BGB i.V. Art. 34 GG gegeben[1].

Freilich kann der Drittgeschädigte nur dann Ersatz seines Schadens vom Staat oder der betreffenden Anstellungskörperschaft verlangen, wenn der Schaden vorsätzlich verursacht worden ist, anderenfalls ist eine Inan-

1) zur Problematik der Staatshaftung, Rinck, in ZLW 1965/185 ff.

spruchnahme nur dann möglich, wenn er nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag, weil er vom Halter des Luftfahrzeuges oder dessen Haftpflichtversicherer den Schaden nicht ganz oder teilweise ersetzt bekommen hat[1].

b) Haftung des Herstellers

Im Falle eines technischen Defekts kann der Drittgeschädigte auch unmittelbar gegen den Hersteller des Luftfahrzeugs oder bestimmter Teile vorgehen[2], der wiederum durch die Produkte-Haftpflichtversicherung (products liability coverage) gedeckt ist[3]. Besonders in den Vereinigten Staaten wird von dieser Versicherungsmöglichkeit viel Gebrauch gemacht, da die Anforderungen an die Sorgfaltspflichten sehr hoch sind und praktisch die Beweislast umkehren.

c) Haftung des Veranstalters

Bei Flugveranstaltungen kann sich der Dritte auch an den Veranstalter halten, der seinerseits durch eine besondere Veranstalter-Haftpflichtversicherung gedeckt ist. Da derartige Veranstaltungen nach § 24 LuftVG genehmigungspflichtig sind, wird die erforderliche Genehmigung grundsätzlich

---

1) für die Haftung von Flugsicherungs-, Flugwetter- und Prüforganen, Wegerdt, in ZLR 1953, S. 133 ff (135 u. 136); für die Haftung von Flugsicherungsbeamten, Bodenschatz, Gesetz über die Bundesanstalt für Flugsicherung, Anm. 1 zu § 2, S. 6; Busse, Die Luftaufsicht, S. 338 ff, einschränkend jedoch BGH v. 27.2.64 - III ZR 75/62 - in VersR 64/628.

2) Falls die mit der Überprüfung des Geräts betraute Körperschaft Material- oder Konstruktionsfehler schuldhaft übersehen hat, würde u.U. eine gesamtschuldnerische Haftung mit dem Hersteller oder Konstrukteur in Betracht kommen, Wegerdt, in ZLR 1953/136.

3) Kubli, S. 36 u. Anm. 57; vgl. auch die interessante Studie der Advanced Study Group No. 118 of the Insurance Institute of London, "Future Developments of Products Liability", London 1960.

nur mit der Auflage erteilt, den Abschluß einer Veranstalter-Haftpflichtversicherung nachzuweisen[1].

d) Einbeziehung von Drittschäden in bestehende Versicherungen

In gewisser Weise ist der Dritte gegen die Gefahren der Luftfahrt auch insoweit geschützt, als das Risiko beispielsweise in die Feuer- und Hausratsversicherung einbezogen ist[2].

So sind in die Feuerversicherung zuschlagsfrei solche Schäden eingeschlossen, die durch Absturz oder Anprall von Trümmerschäden entstehen[3]. Eine entsprechende Regelung findet sich in den "Allgemeinen Bedingungen für die Neuwertversicherung von Wohngebäuden gegen Feuer, Leitungswasser und Sturmschäden", VGB[4], sowie in den "Allgemeinen Bedingungen für die Versicherung des Hausrats gegen Feuer, Einbruch, Diebstahl, Beraubungs- und Leitungswasserschäden", VHG[5]. Nach der bisherigen Fassung der VGB waren Schäden, die durch Durch-

1) abgedr. in Anhang S. XXXIV. Darüber hinaus wird meist auch der Abschluß einer Boden-Unfallversicherung zugunsten der Zuschauer verlangt.

2) Zum Einschluß des Luftfahrtrisikos in die verschiedenen Versicherungszweige, Wimmer, in Internationale Wirtschaft 1937/46 ff; Döring, Luftversicherung, S. 220, derselbe in AfLR 1937/31; Oppikofer, Zur Entwicklung des privaten Luftversicherungsrechts, S. 57 ff.

3) Nachtrag z. § 1 (1) AFB, abgedr. bei Prölß, Anhang II zu §§ 81-107 c: "In die Versicherung sind bis auf weiteres zuschlagsfrei auch solche Schäden eingeschlossen, die durch den Anprall oder Absturz von Luftfahrzeugen oder Luftfahrzeugteilen an den versicherten Sachen entstehen. . . ".

4) abgedr. in VerBAV 1962/170 ff.

5) § 1 (1) d VHB lautet:
"Der Versicherer leistet Entschädigung für versicherte Sachen, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen zertrümmert werden".

brechung der Schallmauer entstehen, gedeckt. Nach § 1 Abs. 1 d VHG besteht dafür auch heute noch Versicherungsschutz[1].

e) Halterhaftung

In erster Linie wird sich der Drittgeschädigte natürlich immer an den Halter des schädigenden Luftfahrzeuges halten, dessen Haftung, den Besonderheiten der Luftfahrt entsprechend, eine besondere Ausgestaltung erfuhr.

Der Vollständigkeit halber sollte aber auf die anderen Möglichkeiten hingewiesen werden, da auch insofern eine Abweichung zu den übrigen Verkehrsmitteln vorliegt.

D. Sicherung der Ansprüche Dritter

Für den Drittgeschädigten ist es aber nicht nur wichtig, den Halter unter allen Umständen in Anspruch nehmen zu können, sondern auch stets einen solventen Halter zur Verfügung zu haben. Die Frage der Sicherung dieser Ansprüche durch Versicherung der Halterhaftpflicht gewinnt damit eine besondere Bedeutung. Die Notwendigkeit für einen Versicherungsschutz zugunsten Dritter ergab sich allerdings erst mit wachsendem Verkehr. Die rechtliche Ausgestaltung der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung bis zu ihrer heutigen Form war abhängig von der technischen Entwicklung der Luftfahrt.

1. Anfänge der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung

In der Zeit vor dem ersten Weltkrieg, als Fliegen nur eine besondere Form des Sports war, wurde zunächst erwogen, eintretende Schäden in eigenen Sportkreisen auszugleichen[2]. Die sprunghafte Entwicklung, zunächst der Ballonflüge, dann der Luftschiffahrt und schließlich auch der Motorfliegerei zeigte allerdings bald die Undurchführbarkeit dieses Vor-

1) Dreger, in ZfV 1963/81; zu Auslegungsfragen auch Sochard, in ZfV 1962/817 u. ungen. Verf. in ZfV 1962/818.

2) Luttenberger, Luftfahrschaden-Versicherung, S. 18; Schmetzke, Luftfahrt und Versicherung, S. 36

habens und die Notwendigkeit, die neuartigen Risiken versicherungsmäßig zu decken[1].

Die Versicherer verhielten sich allerdings meist abwartend. Sie betrachteten die Fliegerei mit einer gewissen Berechtigung als gefährlichen Sport oder gar als eine besondere Art von Selbstmord[2]. Soweit dennoch vor 1914 einzelne Versicherer Vertragsabschlüsse tätigten, geschah das aus wirklichem Interesse für den Luftsport. Es konnten sich auch nur wirtschaftlich besonders starke Unternehmen leisten, die Fliegerei durch Gewährung von Versicherungsschutz im Rahmen ihres im übrigen tragfähigen Geschäftes zu fördern[3]. Prestigegründe spielten eine gewisse Rolle[4].

Sei es in der Ballon- und Luftschiffahrt oder später in der eigentlichen Luftfahrt, überall bestand ein Bedürfnis nach Versicherungsschutz zunächst nur im Bereich der Unfallversicherung[5]. Der Abschluß einer Haftpflichtversicherung zur Sicherung der Ansprüche Dritter war nicht sonderlich notwendig. Drittschäden waren verhältnismäßig selten. Ballonaufstiege oder Flüge fanden hauptsächlich über freiem Felde statt. Bei Landungen oder Abstürzen traten daher meist nur Flurschäden ein, deren Regulierung nur geringe Kosten verursachte und in keinem Vergleich zu den Betriebskosten stand. Vielfach verzichteten sogar die Geschädigten aus echter Begeisterung für die Fliegerei auf die Geltendmachung jeglicher Ansprüche.

Haftpflichtdeckungen blieben daher Einzelfälle. Einige Haftpflichtversicherungsverträge für Ballonfahrten wurden allerdings schon vor 1907 abgeschlossen. Ab 1908 war auch eine ganze Reihe von Versicherern bereit, Luftschiffer gegen Haftpflicht zu versichern[6], obwohl das Risiko hier erheblich höher als bei Ballonaufstiegen war. Auf der anderen Seite entwikkelte der Deutsche Verein für Luftschiffahrt (DLV) frühzeitig recht präzise

---

1) Kubli, S. 70.
2) Döring, Luftversicherung, S. 9.
3) Wegen Einzelheiten wird ganz allgemein auf die sorgfältige Studie von Schmetzke, Luftfahrt und Versicherung, verwiesen.
4) Schmetzke, a.a.O., S. 190.
5) derselbe, insbesondere S. 33, 35, 38 f, 42 ff, 141 ff.
6) Schmetzke aaO., S. 88.

Vorstellungen, wie umfassend ein wirksamer Versicherungsschutz aussehen müßte, um die Ansprüche Dritter befriedigen zu können[1].

Ab 1909 wurde das Interesse deutscher Versicherer an der Deckung von Haftpflichtrisiken merklich stärker.

Im gleichen Jahr hatten auch einige in Deutschland arbeitende ausländische Versicherer die Haftpflichtversicherung von Luftfahrtrisiken aufgenommen. So befaßte sich die "Schweizer National" bereits seit 1909 auch mit der Haftpflichtversicherung von Flugzeughaltern[2].

In der Regel schloß die Versicherung ausdrücklich die Haftung gegenüber mitfliegenden Personen aus[3]. Diese Praxis ist beibehalten worden und hat später in § 107 der LuftVO v. 21.8.1936[4] ihre rechtliche Sanktion erhalten[5].

II. Luftfahrt-Haftpflichtversicherung und obligatorische Sicherstellung

Als die Luftfahrt allmählich dem Experimentieralter entwuchs, wurde verschiedentlich die Frage nach Einführung eines Versicherungszwanges oder der Bildung einer Zwangsgenossenschaft aller Luftfahrzeughalter erörtert[6]. Unter vorausschauender Berücksichtigung der technischen Möglichkeiten des Luftfahrzeuges regte man schon auf der 6. Tagung der FAI in Paris im Oktober 1910 die Bildung einer internationalen Zwangs-Haftpflichtversicherung an. Man vertagte allerdings das Problem, da sich noch nicht über-

1) Ein Hinweis findet sich u.a. bei Schmetzke, aaO., S. 48 und 49.
2) Schmetzke, S. 142.
3) Schmetzke, S. 54 f u. 142.
4) RGBl. I, S. 659.
5) Schleicher-Reymann, Das Recht der Luftfahrt, Anm. 1 zu § 107, S.237 u. Anm. 10 zu § 19 LuftVG, S. 123 ff. In § 103 Abs. 1 LuftVZO ist der Hinweis nicht mehr enthalten, doch ist die redaktionelle Änderung ohne Einfluß auf die Praxis der Luftfahrtversicherung.

chen ließ, welche Kosten eine derartige Versicherung verursachen würde und inwieweit hierfür überhaupt ein Bedürfnis vorläge[1].

Im Jahre 1912 wurde auf dem 31. Deutschen Juristentag in Wien wiederum die Bildung von Zwangsgenossenschaften für Luftfahrer angeregt. Diese Genossenschaften sollten im Falle eines Schadens direkt in Anspruch genommen werden können und ihrerseits bei dem haftpflichtigen Halter Regress nehmen dürfen. Nach Möglichkeit sollten sich die einzelnen nationalen Genossenschaften durch internationale Verträge zu einer Gesamtorganisation vereinigen[2].

Diese zunächst noch sehr theoretischen Erwägungen erhielten zusätzliches Gewicht, als mit dem nach dem ersten Weltkrieg sprunghaft angestiegenen Verkehr Unfälle häufiger und der Schadensumfang beträchtlicher wurden. Diese Tatsache verstärkte nicht nur das Bedürfnis nach Versicherungsschutz seitens der Halter, sondern machte die Sicherung der Ansprüche Dritter zu einer öffentlichen Angelegenheit. Für den Staat ergab sich die Notwendigkeit, die Förderung der Luftfahrt und den Schutz gegen die von ihr ausgehenden Gefahren interessengemäß zu verbinden. In Deutschland wurde daher bereits seit dem Jahre 1919 die Zulassung von Luftfahrzeugen von dem Nachweis des Bestehens einer Haftpflichtversicherung abhängig gemacht[3].

---

1) Schmetzke, S. 57.
2) Schmetzke, S. 61.
3) Döring, Luftversicherung, S. 154.

§ 3 Versicherungstechnische Besonderheiten der Luftfahrtrisiken

A. Katastrophencharakter und Kumulgefahr

Wenn - auf lange Sicht betrachtet - das Risiko Dritter durch die Luftfahrt nicht übermäßig hoch zu bewerten ist, so zeigen beispielsweise der Zusammenstoß zweier Verkehrsflugzeuge über Broklyn am 16.12.1960[1], der Absturz einer Verkehrsmaschine am 17.12.1960 über München[2] oder der Zusammenstoß eines Verkehrsflugzeuges mit einer Militärmaschine über Ankara am 1.2.1963[3] das mögliche Ausmaß einzelner Schadensfälle[4].

Die Beispiele zeigen, daß derartige Unfälle leicht Katastrophencharakter annehmen können. Es werden nicht nur alle Besatzungsmitglieder und Passagiere getötet und die Maschine völlig zerstört, sondern darüber hinaus können in Einzelfällen erhebliche Schäden auf der Erdoberfläche auftreten. Mit anderen Worten: Nicht jeder Absturz verursacht Drittschäden. Jeder Drittschaden ist aber von anderen Schäden begleitet.

Kommt es zum Absturz eines Luftfahrzeuges, so muß der Versicherer mit Sicherheit nicht nur Leistungen aus der Unfall- und Kaskoversicherung, sondern möglicherweise auch aus der Haftpflichtversicherung erbringen. Das ist in zweifacher Weise von Bedeutung: Ein einziges Schadenereignis kann eine mehrfache, die Leistungsfähigkeit des Versicherers überstei-

---

1) Es wurden insgesamt 132 Personen getötet, darunter 16 unbeteiligte Dritte, 10 Wohnhäuser, 1 Kirche und eine Reihe von Kraftfahrzeugen gerieten in Brand.

2) Außen den Passagieren und den Besatzungsmitgliedern wurden 32 unbeteiligte Dritte getötet.

Wegen Einzelheiten zur New Yorker und Münchner Katastrophe, Bodenschatz, in VW 1961/46 ff.

3) Nach Pressemitteilungen v. 2.2.1963 wurden mehr als 60 unbeteiligte Dritte getötet, eine Bank sowie mehrere Wohnhäuser beschädigt.

4) Beispielsweise rechnet man bei der New Yorker Katastrophe mit Ansprüchen, die u.U. eine Gesamthöhe von 70-90 Mio. DM erreichen können.

gende Ersatzpflicht nach sich ziehen[1]. Versicherungstechnisch spricht man hier von der für die Luftfahrtversicherung typischen Gefahr einer Kumulbildung.

Zum anderen muß der Versicherer wegen des Katastrophencharakters damit rechnen, daß er bei Flugunfällen häufiger als bei anderen Schadensfällen mit Ersatzleistungen nach Maßgabe seines höchsten Engagements zu leisten hat.[2]

Da andererseits trotz ständig wachsenden Verkehrs die Zahl der Luftfahrzeuge zu gering ist, um einen Ausgleich im Rahmen einer homogenen Risikenmasse zu gewährleisten, zumal die versicherten Werte ständig steigen, liegt der Gedanke nahe, durch den Zusammenschluß mehrerer Versicherer die Risikenbestände zu vergrößern und repräsentative Sondermassen zu bilden[3].

B. Ausgleichsmöglichkeiten

I. Die Entstehung von Versicherungsgemeinschaften

Schon bald nach dem ersten Weltkrieg kam es überall in der Welt zu Versicherungszusammenschlüssen[4], die überwiegend in der Form von Luftpools erfolgten und für die weitere Entwicklung der Luftfahrtversicherung von ausschlaggebender Bedeutung waren[5]. Die Gründe waren überall die gleichen, nämlich die Notwendigkeit, ein der Anzahl der versicherten Risiken nach kleines, der Höhe der Versicherungswerte sowie des Kumul-

1) Kubli, S. 66; Guldimann-Vogel, in ZLr 1953/238; Cortou, Droit Aérien, S. 375 ff. Während man noch im Jahre 1946 für eine DC 4 nur mit einem Kumul von ca. 970.000 $ zu rechnen hatte, beträgt es heute für eine Boing 707 ca. 8.000.000 $. Mit dem geplanten Einsatz der Überschallflugzeuge wird dieser Betrag noch erheblich ansteigen; nach Auskunft des DLP.

2) Kubli, S. 63; Guldimann-Vogel, in ZLR 1953/238.

3) Kubli, S. 61

4) zu der Entwicklung in den einzelnen Ländern, Kubli, S. 72-105

5) Wegen Einzelheiten wird ganz allgemein auf die instruktive Studie von Kubli verwiesen, insbesondere auf S. 132 ff.

risikos nach aber beachtliches Versicherungsgeschäft auf mehrere Schultern zu verteilen. Damit wird ein auf die Prämie verbilligend wirkender Risikenausgleich erzielt[1].

Auch in Deutschland zeigte sich bald, daß die Deckung der ständig wachsenden Risiken weder allein noch im Wege der Rückversicherung zu bewältigen war. Es kam daher mehrfach zu Mitversicherungsverhältnissen[2].

Bereits seit Mitte des Jahres 1913 übernahmen die Viktoria, der Nordstern, der Allgemeine Deutsche Versicherungsverein und die Wilhelma gemeinsam die Haftpflichtversicherung von Flugzeugen, Luftschiffen, Ballonen, Flugzeugfabriken, Schau- und Überlandflügen und sonstigen Veranstaltungen[3]. 1916 vereinbarten diese Gesellschaften durch den sogenannten "Flieger-Unfall-Versicherungsvertrag", die Versicherung von Luftfahrtrisiken im Wege der obligatorischen gegenseitigen Rückendeckung unter Beteiligung von je 1/4 am Gesamtgeschäft zu betreiben[4].

Die Bestrebungen nach einem gemeinsamen Vorgehen führten dann nach Kriegsende im Zusammenhang mit dem Aufbau des deutschen Luftverkehrs im Jahre 1919 zur Gründung des "Luftkonzerns", an dem 6 Gesellschaften beteiligt waren.[5] 1920 folgte ein Zusammenschluß einzelner Kaskoversicherer zum "Luftpool", um gemeinsam die Versicherung von Luftfahrzeug-Kasko-Risiken zu betreiben[6].

---

1) Wimmer, in ZLR 1953/216, Frenzl, in AssJB, Bd. 45/149 ff, Cartou, Droit Aérien, S. 379.
2) Grosch, in NZ 1935/34
3) nach einer Notiz in der "Deutschen Zeitschrift für Luftschiffahrt" (DLZ) v. 4.2.1914, Heft 3, S. 69.
4) Grosch, in NZ 1935/35; Schmetzke, S. 179.
5) Grosch, in NZ 1935/37.
6) Grosch, in NZ 1935/36.

II. Der deutsche Luftpool

a) Entstehung und Organisation

Harte Konkurrenzkämpfe und Schwierigkeiten im Zuge der Inflation führten zur Auflösung des Luftkonzerns und machten 1924 eine Neukonstituierung des Kaskopools erforderlich[1]. Der Luftpool oder - wie er sich später nannte - Deutsche Luftpool erweiterte unter der Führung der Allianz nach seiner Reorganisation das Geschäft auf Unfall- und Haftpflichtrisiken.

Er gliederte sich in vier Abteilungen; A = Kaskoversicherung, B = Transportversicherung, C = Unfallversicherung, D = Haftpflichtversicherung[2]. Die einzelnen Mitgliedsgesellschaften konnten einzelnen oder allen Abteilungen beitreten, waren dann aber verpflichtet, alle übernommenen Risiken einzubringen. Die eingebrachten Risiken wurden anteilmäßig aufgeteilt. Da der Deutsche Luftpool nur einen bestimmten Eigenbehalt hatte, darüber hinausgehende Risiken im Wege der gemeinsamen Rückversicherung auf anderen Märkten unterbrachte, wurde eine weitgehende Atomisierung des Risikos erreicht.

Die Beendigung des 2. Weltkrieges hatte in Deutschland die völlige Stilllegung des Luftverkehrs und damit auch des Luftversicherungsgeschäftes zur Folge. Bereits im Jahre 1949 führten jedoch Verhandlungen des HUK-Verbandes mit dem "Amt für Wirtschaft" zur Neugründung eines Pools, dessen Statut unter der Bezeichnung "Deutscher Luftpool" am 1.1.1950 in Kraft trat. Er umfaßte zunächst nur zwei Klassen, nämlich A = Flugunfallversicherung und B = Luftfahrt-Haftpflichtversicherung. 1951 trat als dritte Klasse C = Kaskoversicherung hinzu[3].

---

1) Grosch, in NZ 1935/37

2) Die seit 1925 angegliederte Klasse B wurde aber bereits 1930 aufgehoben, da das hier zu fließende Geschäft zu gering war, um die Aufrechterhaltung einer besonderen Abteilung zu rechtfertigen. Auch im heutigen DLP gibt es sie nicht.

3) Wimmer, in ZLR 1953/213

Zur Zeit besteht der Deutsche Luftpool aus 80, darunter auch ausländischen Mitgliedsgesellschaften. Die Führung liegt wiederum bei der Allianz.

Während die Mitglieder des alten Luftpools rechtlich verpflichtet waren, alle Abschlüsse einzubringen, ist das beim neuen Deutschen Luftpool mit Rücksicht auf die Kartellgesetzgebung nicht der Fall[1]. In der Praxis besteht freilich gegenüber der bisherigen Handhabung keinerlei Unterschied. Man kann sagen, daß alle Luftfahrtversicherungen nach den vom DLP herausgegebenen einheitlichen Bedingungen abgeschlossen werden.

b) Rechtsnatur

Der DLP ist eine Gesellschaft des Bürgerlichen Rechts[2]. Grundlage des Zusammenschlusses der einzelnen Versicherungsunternehmen zum DLP ist nämlich die ihren Zeichnungsquoten entsprechende gemeinsame Gefahrtragung von Luftfahrtrisiken. Die Vertragsparteien verpflichten sich, diesen Zweck zu fördern. Die BGB-Gesellschaft kann jeden erlaubten Zweck verwirklichen, also auch Rückversicherung betreiben[3].

Die Bezeichnung "Pool" umschreibt nur die Organisation, bestehend aus Poolversammlung, Poolausschuß und geschäftsführender Gesellschaft[4]. Vom VN aus gesehen ist er eine reine Innengesellschaft, denn der Pool

---

1) Wimmer, in ZLR 1953/214

2) Manes, Versicherungslexikon, Stichwort "Poolvertrag", Ziff. 6; Wimmer in Finke, Handbuch des Versicherungswesens, Stichwort "Versicherungspool"; derselbe in ZLR 1953/213

3) § 1 des Poolvertrages: "Der Deutsche Luftpool ist eine Rückversicherungsgemeinschaft mit dem Zweck, die von den Mitgliedern gezeichneten Luftfahrtrisiken nach Maßgabe ihrer Vertragsquoten und dieses Vertrages gemeinsam zu tragen".

4) Zur Abgrenzung von Pool und Rückversicherung im eigentlichen Sinne, Kubli, S. 118 ff.

selbst ist kein Vermögensträger, sondern eine reine Verteilungsgemeinschaft[1]. Die einzelnen Versicherungsverträge erfolgen stets nur im Namen eines Gesellschafters[2], nach innen jedoch für Rechnung aller Mitglieder.

Aus dem Poolvertrag wird allerdings ersichtlich, daß starke körperschaftliche Merkmale bestehen, demgegenüber das der BGB-Gesellschaft eigene persönliche Merkmal d.h. die aktive Beteiligung jedes einzelnen Mitglieds in den Hintergrund tritt. Deutlich wird das an der beherrschenden Stellung der Poolausschüsse. Begründet ist diese Entwicklung durch die hohe Zahl der beteiligten Unternehmen, die es u.a. unmöglich macht, den für die BGB-Gesellschaft typischen Einstimmigkeitsgrundsatz bei der Beschlußfassung zu beachten und durch den starken Einfluß der geschäftsführenden Gesellschaft. Funktionell und organisatorisch bestehen viele Beziehungen zur Aktiengesellschaft.

§ 4 Die Stellung des Drittgeschädigten in der Luftfahrthaftpflichtversicherung

A. Entwicklung der Haftpflichtversicherung als selbständiger Versicherungszweig und Maßnahmen zugunsten Dritter

Ganz allgemein betrachtet nahm die Technik der Haftpflichtversicherung auf den Dritten zunächst keine Rücksicht. Verständlich wird dies durch einen kurzen Rückblick auf ihre Geburtsstunde.

---

1) Wimmer, in ZLR 1953/213 und in Finke aaO, Stichwort Poolvertrag.
2) Eine Ausnahme besteht lediglich bei den mit der DLH geschlossenen Verträgen, wo aus Prestigegründen alle Poolmitglieder am Vertragsabschluß beteiligt werden.

1. Lösung der Haftpflichtversicherung von der Unfallversicherung

Die Haftpflichtversicherung ist ein verhältnismäßig junger Zweig der Versicherungswirtschaft, wenngleich Ansätze schon zu Beginn des Versicherungsgedankens in anderen Versicherungszweigen erkennbar sind[1].

Als Folge des Aufkommens der Maschine und der dadurch bedingten Intensivierung der Fabrikation und des Verkehrs, die eine steigende Gefährlichkeit des Berufslebens mit sich brachten[2], entstand im Jahre 1871 das Reichshaftpflichtgesetz[3], das die Haftung des Unternehmers nicht mehr auf die Fälle des Verschuldens beschränkte. Zur Dekkung dieser Verbindlichkeiten entwickelte sich die Haftpflichtversicherung als besonderer Versicherungszweig[4].

Der ursprüngliche Aufgabenbereich wurde ihr bereits im Jahre 1884 durch das Unfallversicherungsgesetz[5] wieder entzogen. Um sie lebensfähig zu halten, mußten die Versicherer versuchen, ihr Arbeitsgebiet über die noch verbleibenden Haftpflichtreste[6] hinaus auf den großen Kreis der Haftpflichtigen anderer Berufsarten zu erweitern, so auch auf den des Luftfahrers. Der Versicherungsschutz wurde in mancherlei Hinsicht allmählich erweitert und verbessert. Bestimmend hierfür war jedoch nicht die Sicherung des Geschädigten, sondern der scharfe Konkurrenzkampf der Versicherer untereinander[7].

---

1) Sieg, Ausstrahlungen der HV, S. 30 ff. u. 45 ff.; v. Gierke, Versicherungsrecht, S. 305 ff.
2) Oberbach, AHB I, S. 28.
3) Gesetz betr. die Verbindlichkeit zum Schadensersatz für die bei dem Betrieb von Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen v. 7.6.1871, RGBl. I S. 207.
4) Sieg aaO. S. 46 u. Anm. 206 ff, der allerdings die Selbständigkeit in das Jahr 1870 legt.
5) Gesetz v. 6.7.1884, RGBl. S. 69.
6) Es fielen nicht alle Arbeiter und Angestellten, ferner nicht die betriebsfremden Personen unter das Gesetz, so daß hier noch ein Bedürfnis nach HV bestand.
7) Sieg, Ausstrahlungen der HV, S. 65.

Um den Unterschied zwischen Haftpflichtversicherung und Unfallversicherung deutlich zu machen, wollte man nicht den Geschädigten in irgendeine rechtliche Beziehung zum Versicherer und zur Versicherungsleistung bringen. Deshalb mußte man Haftungs- und Deckungsbeziehung scharf trennen[1]. Diese strikte Trennung, nämlich das Fehlen eines unmittelbaren Anspruchs gegen den Versicherer, unterscheidet die Haftpflichtversicherung von einer Unfallversicherung zugunsten Dritter.

Das konsequent durchgeführte Trennungsprinzip ist zwar vom konstruktiven Aufbau her betrachtet zu begrüßen, weil es die Rechtsbeziehungen der drei Beteiligten, nämlich Versicherer, Versicherungsnehmer und Geschädigter, klar auseinanderhält, verträgt sich allerdings nur bedingt mit dem der Haftpflichtversicherung innewohnenden sozialen Zug.

II. Der soziale Gedanke in der Haftpflichtversicherung und seine Auswirkungen

a) Schutz Dritter durch die Haftpflichtversicherung

Nicht nur das Bestehen einer Haftpflichtversicherung an sich, sondern auch die Ausgestaltung des Vertrages berührt ja stets auch den Dritten. Je größer der Umfang der Deckung ist, desto eher ist die Verwirklichung seiner berechtigten Ansprüche gewährleistet.

Diese Erscheinung wurde meist nur als ungewollte Nebenwirkung bezeichnet. Zunächst wurde vielmehr der Zweck der Haftpflichtversicherung einzig und allein in dem Schutz des Vermögens des VN gesehen. Nur vereinzelt wies man auf die soziale Bedeutung hin, nämlich Schutz des Geschädigten.[2]

Erst später erweiterte man diesen Hinweis dahingehend, daß für den Schutz des Dritten durch die Haftpflichtversicherung nicht nur die Rücksichtnah-

1) Sieg aaO. S. 67.
2) so schon v. Gierke in ZHR Bd. 60, S. 66.

me auf seine Interessen spräche, sondern auch volkswirtschaftliche Gründe[1]. Damit wurde die Haftpflichtversicherung aus der engen, nur auf den VN gerichteten individualistischen Betrachtungsweise gelöst und der ihr innewohnende soziale Gehalt ganz allgemein anerkannt. Es galt nunmehr, aus der altruistischen Tendenz heraus praktische Folgerungen zu ziehen.

b) Maßnahmen zugunsten Dritter

Betrachtet man die Versicherungsleistung völlig beziehungslos zum Dritten, so muß man folgerichtig dem VN das Recht zubilligen, mit der Versicherungsleistung nach Belieben zu verfahren[2]. Schrittweise wurden daher unter dem Eindruck der wachsenden technischen Gefahren Begünstigungen zum Schutz des Drittgeschädigten geschaffen, die teilweise in das Gebiet der öffentlichen Fürsorge mündeten und eine allmähliche Annäherung von Haftpflicht- und Deckungsverhältnis bewirken.

1) Die Konstruktion des Befreiungsanspruchs

Zunächst betrachtete man den Haftpflichtversicherungsanspruch als reinen Geldanspruch, der sich in keiner Weise von einem sonstigen Forderungsrecht unterschied und daher dem freien Zugriff des Gläubigers des VN unterlag.

Unterstützt durch die Rechtslehre[3] erklärte aber das RG schon im Jahre 1909[4] den HV-Anspruch ausdrücklich für einen Befreiungsanspruch und hielt in ständiger Rechtsprechung daran fest. Danach schulde der Versi-

---

1) Sieg aaO. S. 63 u. Anm. 300; Jannott, Der soziale Gedanke in der HV, S. 4 ff.
2) Sieg aaO. S. 68
3) so schon im Jahre 1898 Leibl in AssJhrb. 1898/125 ff; später u.a. Flechtheim, in LZ 1910/902 ff; Dernburg-Kohler, Urheber-, Patent-, Zeichenrecht, Versicherungsrecht und Rechtsverfolgung, S. 500.
4) E.v.5.2.1909-Rep VII 186/08-RGZ 70/261

cherer dem VN nicht ohne weiteres Zahlung einer Geldsumme, sondern Befreiung von der Haftpflichtschuld[1]. Gefördert wurde diese Entwicklung auch durch die Versicherungspraxis. Häufig fand sich nämlich in den Versicherungsbedingungen die Bestimmung, der Versicherungsanspruch dürfe nicht ohne Genehmigung des Versicherers abgetreten oder verpfändet werden[2].

Durch die zwingende Annahme eines Befreiungsanspruchs wurde nunmehr erreicht, daß der Anspruch des VN dem Dritten nicht durch Abtretung, Verpfändung, Pfändung oder Aufrechnung entfremdet wird.

2. Das Konkursvorrecht des Dritten

Im Falle eines Konkurses des VN bedarf der Dritte eines besonderen Schutzes. Es wäre unbefriedigend, wenn der Dritte als gewöhnlicher Konkursgläubiger nur auf die Konkursdividende angewiesen wäre, obwohl die volle Haftpflichtversicherungsleistung in die Masse geflossen ist. Durch § 157 VVG wurde daher dem Dritten ein Vorzugsrecht zugebilligt. Aus der Begründung des Gesetzgebers wird klar, daß diese Sonderregelung vor allem im Interesse des Geschädigten geschaffen worden ist[3].

3. Die Art der Entschädigungszahlung

Schon frühzeitig sahen einzelne Versicherungsbedingungen vor, daß Zahlungen stets an den Dritten zu erfolgen hätten[4]. Dieser Versicherungspraxis entsprechend fand sich in § 146 des Entwurfs zum VVG eine Kombination der von der Praxis herausgebildeten Systeme: Der Versi-

1) RGZ 71/363 ff (366), E.v.2.7.1909-Rep VII 500/08-; RGZ 81/250 E.v.28.1.1913-Rep I 395/12-; RGZ 93/211 E.v.21.6.1918-Rep VII 140/18-; RGZ 158/6 ff E.v.27.5.1938-VII 16/38-
2) Sieg, Ausstrahlungen der HV, S. 72 u. 73 m.w.N. in Anm. 366
3) Sieg aaO. S. 70; a.A. Jannott, Der soziale Gedanke in der HV, S. 7
4) Sieg aaO. S. 68 m.w.N.

cherer sollte stets berechtigt, auf Verlangen des VN aber verpflichtet sein, an den Dritten zu leisten.
Im § 156 VVG fand der Gedanke seine endgültige Form. Durch die Novelle vom 7.11.1939 wurde nur eine sprachliche Neufassung bewirkt. Die Bestimmung ist allerdings nicht mehr wie früher abänderlich.

4. Das Verfügungsverbot

Um zu erreichen, daß der Geschädigte auch wirklich die Leistung aus dem Versicherungsverhältnis bekommt, wurde zunächst von der Rechtsprechung mit dem Begriff der Sittenwidrigkeit versucht, den Dritten zu schützen[1] oder aus dem strafrechtlichen Tatbestand der Vollstreckungsvereitelung zivilrechtliche Schadensersatzansprüche zu seinen Gunsten abzuleiten[2]. Die Versicherungspraxis versuchte, dadurch eine Lösung zu finden, daß sie teilweise dem Geschädigten ein Pfandrecht an der Versicherungsforderung einräumte[3]. Von der Einführung eines gesetzlichen Pfandrechts sah der Gesetzgeber schließlich ab, um das Trennungsprinzip aufrechtzuerhalten. Notwendige Folge eines gesetzlichen Pfandrechts wäre nämlich die Möglichkeit, den Versicherer direkt in Anspruch nehmen zu können. Statt dessen wurde durch das mit § 156 Abs. 1 VVG geschaffene gesetzliche Verfügungsverbot jenes Ergebnis wirkungsvoll ausgeweitet, das schon durch die Konstruktion des Befreiungsanspruchs erreicht worden war.

5. Versicherungspflicht

Der Luftfahrt blieb es vorbehalten, die Rechtsposition des Geschädigten noch weiter entscheidend zu verbessern. Das Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922[4] führte nämlich nicht nur das Prinzip der Gefährdungshaftung

1) Prölß, in WuR 1937/57
2) zu den Versuchen und Schwierigkeiten, Sieg aaO. S. 76
3) hierzu Hagen, Neue Wege in der Kfz-Versicherung, S. 18; Jannott, Der soziale Gedanke in der HV, S. 9; derselbe, Kfz-Haftpflichtrecht und -versicherung; S. 43 f
4) RGBl. I S. 681

ein, sondern ersetzte in § 29 LuftVG[1] den auf Zulassungsbedingungen und -grundsätzen beruhenden verwaltungsmäßigen Zwang zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung durch einen gesetzlichen.

Diese Anordnung war der erste Eingriff des Gesetzgebers in die Versicherungs- und Vertragsfreiheit der Privatversicherung, der allein dem Schutz des Geschädigten dienen sollte. Damit wurde von gesetzeswegen in Abkehr vom individualistischen oder egoistischen Gehalt der Haftpflichtversicherung erstmals festgestellt, daß ihr "sozialer Gehalt" gerade im Schutz des Geschädigten bestehe und seine Sicherung gewollter Zweck sei. Versicherung und Haftpflicht, zwei bis dahin völlig selbständige Rechtsinstitute, wurden damit in eine rechtliche Verbindung gebracht. Die Versicherung, die anfangs nur wirtschaftliche Grundlage einer Haftung für besondere Gefahren war, wurde nunmehr auch deren rechtliche.

Durch die Verbindung mit der Gefährdungshaftung wurde auch die innere Rechtfertigung für den Versicherungszwang gegeben[2]. Im Hinblick auf den gewollten Zweck, nämlich den Dritten zu schützen, rechtfertigt sich die im Folgenden verwandte Bezeichnung "Dritthaftpflichtversicherung".

Verständlich wird der durch den gesetzgeberischen Zwang geschaffene Eingriff in die Versicherungsfreiheit dadurch, daß die Pflichtversicherung letztlich allen Betroffenen zugutekommt. Der einzelne Halter überträgt die ihm aus besonderen, allgemeingefährlichen Risiken drohenden Haftpflichtgefahren auf eine Gemeinschaft als tragfähiges Haftungssubjekt. Er vermeidet dadurch einen wirtschaftlichen Ruin wegen eines einzigen Schadens. Dem Versicherer garantiert die Versicherungspflicht eine große Zahl von Versicherungsnehmern, so daß das "Gesetz der großen Zahl" weitgehend zur Anwendung kommt. Das nutzt wiederum dem Halter, denn es gibt ihm die Möglichkeit, das Risiko zu vertretbaren Prämien zu versichern. Dem Dritten schafft die Pflichtversicherung die Gewißheit, in jedem Falle einen solventen Halter in Anspruch nehmen zu können. Das kommt letztlich wiederum der Allgemeinheit zugute, denn die Ge-

1) heute § 43 LuftVG i.F. v. 10.1.1959, BGBl. I, S. 9
2) Sieg aaO. S. 270 m.w.N.

fahr, daß der Geschädigte bei Mittellosigkeit des Halters und Unmöglichkeit, den Schaden selbst zu tragen, der öffentlichen Fürsorge zur Last fällt, scheidet aus.

B. Die weitere Ausgestaltung der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung als Pflichtversicherung

I. Gesetzgeberische Eingriffe

Um das von der Pflichtversicherung verfolgte Ziel zu erreichen, mußten gewisse Kontroll- und Überwachungseinrichtungen geschaffen werden, die sicherstellen, daß alle Versicherungspflichtigen ihrer Verpflichtung nachkommen und daß der Versicherungsschutz solange erhalten bleibt, wie die vom Luftfahrzeug ausgehende Gefahr kausal für einen Schadenseintritt werden kann. Der Gesetzgeber hat zunächst in zweifacher Weise einen verstärkten Schutz Dritter zu erreichen versucht.

a) Halterwechsel

Durch § 107 Abs. 1 der "Verordnung über den Luftverkehr" vom 21. August 1936[1] sollte gewährleistet werden, daß die Haftpflichtversicherung so abgeschlossen wird, daß sie auch im Falle eines Halterwechsels die Haftung des neuen Halters während der Vertragsdauer deckt. Damit sollte insbesondere sichergestellt werden, daß der Versicherungsschutz auch dann besteht, wenn die Haltereigenschaft, an die ja die Haftpflichtversicherung anknüpft, beispielsweise durch Leihe oder sonstige vorübergehende Überlassung des Luftfahrzeugs wechseln sollte, ohne daß sich die Beteiligten darüber klar sind[2].

---

1) RGBl. I, S. 659

2) Bei einem endgültigen Wechsel in der Person des Halters bestimmte sich die Rechtsfolge hingegen nach §§ 158 h, 69, 70 VVG, Prölß, Anm. 1 zu § 158 h. Die neue LuftVZO enthält diese Bestimmung nicht mehr. Man war der Auffassung, daß die Regelung des VVG genüge, was auch bei der Kfz-HV der Fall ist.

b) Anzeigepflichten

Um der Zulassungsstelle eine sachgemäße Aufsicht über den Fortbestand des Versicherungsschutzes zu erleichtern, wurde in § 109 LuftVO, dem heutigen § 104 LuftVZO, für Halter und Versicherer eine Anzeigepflicht statuiert, nach der jede vor Ablauf des Vertrages eintretende Beendigung oder Unterbrechung des Versicherungsschutzes unverzüglich anzuzeigen ist.

c) Das Pflichtversicherungsgesetz vom 7.11.1939

Da § 29 LuftVG in der Fassung vom 1. August 1922 i.V. mit § 107 Abs. 2 LuftVO als Rahmen für die Durchführung der Pflichtversicherung nur die Festsetzung von Mindestsummen vorsah, blieb die weitere Ausgestaltung, insbesondere die Begrenzung der Gefahrtragung des Versicherers weitgehend der Praxis überlassen.

Eine Vielzahl von Ausschlüssen bewirkte, daß der tatsächliche Deckungsumfang überaus lückenhaft war[1]. Einige dieser Klauseln, die beispielsweise die Deckung von einer bestimmten Wetterlage oder Ausrüstung abhängig machten, Nacht- und Nebelflüge ausnahmen oder bestimmte Auflagen vorsahen, entfielen zwar mit der ständig fortschreitenden Entwicklung. Doch der verbleibende Rest war immer noch beträchtlich. Nur eine kulante Regulierung verhinderte, daß die Mängel allzu krass hervortraten.

Zunächst hielt man die nachteiligen Wirkungen für unwichtig, aus dem Wesen der Haftpflichtversicherung her begründet und aus wirtschaftlichen und rechtlichen Gründen nicht zu ändern[2].

Deutlich sichtbar wurden sie jedoch in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, als mit der stürmischen Motorisierung die Zahl der Ver-

1) Auf die Mängel und Möglichkeiten zur Beseitigung haben vor allem Döring, Luftversicherung, S. 156 ff und Oppikofer, Zur Entwicklung des privaten Luftversicherungsrechts, S. 11, ff, hingewiesen.
2) Schleicher-Reymann, Anm. 3 zu § 29 LuftVG

kehrsopfer sprunghaft anstieg[1]. Es ist daher verständlich, daß alle weiteren bedeutenden Schritte, die die Stellung des Drittgeschädigten in der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung verbessern halfen, durch die Entwicklung der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung beeinflußt wurden.

Dies geschah einmal durch das "Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter" vom 7.11.1939[2] und zum anderen durch das "Gesetz zur Änderung von Vorschriften über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter" vom 5.4.1965[3], dessen Erlaß durch den Beitritt der Bundesrepublik zum Straßburger Abkommen erforderlich wurde[4]. Beide Gesetze brachten unter anderem auch eine umfassende Änderung des Versicherungsvertragsgesetzes mit sich und wirkten damit auf den Deckungsbereich der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung ein. Darauf wird im Folgenden noch näher einzugehen sein.

II. Reformbestrebungen

Es nimmt nicht wunder, daß unter Hinweis auf die ständig weiter ansteigende Zahl der Straßenverkehrsunfälle dennoch Kritik an dem augenblicklichen Deckungsbereich der Kfz-Haftpflichtversicherung geübt wird und teilweise sogar deren völlige Ersetzung unter dem Schlagwort "Überwindung" gefordert wird[5].

---

1) So auch die Begründung zu dem in Anm. 3 zitierten Änderungsgesetz, BT-Drucksache IV 2252, S. 11.

2) Gesetz v.7.11.1939 über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag, RGBl. I, S. 2223.

3) BGBl. I, S. 213. Das Gesetz tritt am 1.10.1965 in Kraft.

4) abgedr. in European Treaty Series (ET) Nr. 29 Doc 975 (1959), dt. Übersetzung des authentischen engl. und französischen Textes mit Anhang in VR 1963/306-311.

5) insbesondere durch Ehrenzweig jun., Ersatzrechtversicherung, in Festschrift f.A.Ehrenzweig, S.9 ff und die dort auf S.11 Anm.10 Genannten. Der entsprechend diesen Ausführungen von Ehrenzweig auf dem 5.Kongreß für Rechtsvergleichung v.4.-9.8.1958 in Brüssel gemachte Vorschlag, die Haftung ohne Verschulden durch ein Versicherungssystem zu ersetzen, konnte sich allerdings nicht durchsetzen, vgl. dazu ZLR 1959/45.

Diese Forderung wird mit unterschiedlicher Begründung vorgetragen. Möller, der sich wohl als erster mit dieser Frage befaßt hat[1], will angesichts beträchtlicher, systembedingter Mängel der Haftpflichtversicherung den Gedanken der Haftung und Haftpflichtversicherung überwinden und statt dessen den geschädigten Dritten durch eine Unfall- und Sachversicherung unmittelbar schützen. Er weist dabei auf die soziale Unfallversicherung hin, die auf dem Gedanken der Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz beruhe, sowie auf das Beispiel der Speditionsversicherung[2]. Sieg[3] unterscheidet zwischen verdrängtem und akzessorischem Haftungsersatz. Bei ersterem müsse der Versicherer ohne Rücksicht auf die Haftungsordnung leisten, bei letzterem bleibe die Versicherungsordnung an die Haftungsordnung angelehnt. Befürwortet wird von ihm vor allem eine Neuordnung unter Hinweis auf § 29 d LuftVG, heute § 50 LuftVG. Weitergehender will Ehrenzweig[4] das Haftungsrecht überhaupt ausschließen. Mit der Ersatzleistung soll nur der engere Gefahrenkreis belastet werden.

Es würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen, auf Einzelheiten einzugehen. Der kurze Hinweis mag hier genügen[5].

---

1) in JW 1934/1076 ff und in NZ 1935/1193 ff

2) so auch wieder in DAR 1962/313 ff (321)

3) in ZHR Bd. 113/95 ff

4) "Ersatzrechtversicherung" aaO., S. 9 ff
Einen detaillierten Vorschlag für das US Kfz-Recht macht Ehrenzweig in seiner Schrift "Full Aid Insurance for the Traffic Victim-A Voluntary Compensation Plan", Berkely 1954

5) kritisch zu Recht u.a. Boetticher, in VersR 1952/306 ff . Auch Möller scheint neuerdings entgegen seiner früheren Ansicht, der HV in ihrer jetzigen Form den Vorzug geben zu wollen, wie aus seinem Rechtsgutachten "Zur Frage, ob die Einführung eines eigenen Rechts der Drittgeschädigten gegen den Haftpflichtversicherer, insbesondere in der Kfz-Versicherung empfehlenswert sei" zu entnehmen ist. ZfVW 1963, 409 ff.

III. Folgerungen

Es konnte in den vorangegangenen Abschnitten dieser Arbeit gezeigt werden, daß das Risiko Dritter durch die Luftfahrt gering, die Schutzvorkehrungen groß und die Sicherungsbestimmungen umfassend sind. Nicht ausgeschlossen ist allerdings, daß sich das im Augenblick noch recht günstige Bild mit steigendem Luftverkehr ähnlich ungünstig verändert, wie es in der Kraftfahrt seit langem schon der Fall ist, ohne daß dann eine kulante Regulierungspraxis der Versicherer, die - abgesehen von dem günstigen Schadensverlauf - vor allem auch darauf zurückzuführen ist, daß die Luftfahrtversicherung immer noch kein Massengeschäft geworden ist, etwaige systembedingte Lücken im Schutzbereich der Haftpflichtversicherung schließen kann und will.

Unter Berücksichtigung der eingangs skizzierten luftrechtlichen und luftfahrttechnischen Besonderheiten soll daher geprüft werden, ob und welche Lücken im Schutzbereich der Dritthaftpflichtversicherung bestehen, ob und inwieweit diese Lücken berechtigt sind, oder ob und wie etwaige Lücken geschlossen werden müssen.

Ausgangspunkt der Untersuchung ist allerdings der Grundsatz, daß die Verbesserung der Stellung des Drittgeschädigten nur insoweit gerechtfertigt ist, als sie notwendig ist, d.h. es gilt nicht, Lücken um des bloßen Prinzips einer Lückenlosigkeit willen zu schließen.

Es darf nun einmal nicht verkannt werden, daß die Vorteile des technischen Fortschritts letztlich allen zugutekommen. Ein gewisses Maß an Gefahren läßt sich nie ganz ausschließen. Es kommt nur darauf an, das Risiko gerecht d.h. interessengemäß zu verteilen.

Ausgangspunkt soll weiter die im Römischen Abkommen von 1952 gefundene Lösung sein, die, wie schon mehrfach erwähnt, eine Zusammenfassung der verschiedenen nationalen Auffassungen enthält und entsprechend der besonderen Entwicklungstendenz der Luftfahrt vom internationalen zum nationalen Recht, für die jeweilige Landesgesetzgebung richtungsweisend ist.

Das Römische Abkommen von 1952 als Grundlage für die Erörterung des Dekkungsbereichs der Dritthaftpflichtversicherung im deutschen Luftrecht zu

wählen, liegt umso näher, als das Abkommen und das LuftVG haftungsrechtlich weitgehend übereinstimmen[1]: Den auf der Erdoberfläche durch ein Luftfahrzeug Geschädigten wird, da sie selbst an der Luftfahrt nicht teilnehmen, wohl aber die durch den Überflug auftretende spezifische Gefahr dulden müssen, ein Schadensersatzanspruch auch dann gewährt, wenn der Schaden ohne Verschulden entstanden ist. Als Ausgleich für diese Gefährdungshaftung, die hier strenger als bei den anderen Verkehrsmitteln ausgestaltet ist und auch die Fälle höherer Gewalt umfaßt, ist eine summenmäßige Beschränkung entsprechend dem Gewicht des Luftfahrzeuges vorgesehen. Die Haftungsgrenzen sind so hoch bemessen, daß alle normalerweise vorkommenden Schäden voll gedeckt sind und nur die Haftung für Katastrophenschäden ausgeschlossen wird, die einen Ruin für die Luftfahrt bedeuten würde.

§ 5 Sicherstellung der Ansprüche Dritter nach dem Römischen Abkommen v. 1952

A. Sicherstellungsmöglichkeiten

Um den Drittgeschädigten die höchstmögliche Sicherheit zu geben, ihre Schadensersatzansprüche realisieren zu können, sieht das Römische Abkommen entsprechend den Regelungen vieler Landesgesetze eine Kombination von speziellem Haftungssystem (Gefährdungshaftung) und Sicherstellung vor[2].

---

1) Wegen noch bestehender Abweichungen, die allerdings inzwischen teilweise beseitigt worden sind, wird ganz allgemein auf die eingehende Untersuchung von Meyer, Die Bedeutung des Römischen Haftungsabkommens für die Luftrechtsgesetzgebung der BRD, in ZLR 1954/42 ff, sowie von Rinck, Das Römerabkommen v.7.10.1952 vergl. mit den Haftungsgrundsätzen und Verfahrensvorschriften im deutschen Recht, in ZLR 1954/85 ff, verwiesen.
Auch die amtl. Begründung des Gesetzes zur Änderung des LuftVG v. 25.7.64 spricht vom RA als internationalem Maßstab, S. 320, abgedr. bei Wegerdt-Reuß, S. 320.

2) Länder mit zumindest faktischer Versicherungspflicht oder anderer Sicherstellungspflicht sind nach der in ICAO Doc 7379 LC 34 (Documents), S. 46 ff, 62 ff, 76 ff enthaltenen Übersicht, ergänzt durch die Angaben

1. Die Regelung des Art. 15

Zwar ist in Art. 15 nur bestimmt, daß der Nachweis des Bestehens einer Sicherstellung verlangt werden k a n n , doch wird jeder Staat, der fremden Luftfahrzeugen den Einflug in seinen Luftraum gestattet und nach Art. 5 des Abkommens von Chikago vielfach gestatten muß, diesen Nachweis mit Rücksicht auf die insoweit schutzwürdigen Interessen seiner Bürger verlangen[1]. Der Unterschied dieser Regelung gegenüber einer obligatorischen Sicherstellung wie sie im LuftVG enthalten ist und auch in Art. 12 des Römischen Abkommens von 1933 vorgesehen war, ist daher praktisch bedeutungslos.

Wie § 43 Luft VG bietet Art. 15 RA mehrere Sicherstellungsmöglichkeiten, zieht jedoch in erster Linie den Abschluß einer Haftpflichtversicherung in Betracht, die sich im Laufe der Zeit überall, wo vergleichbare Regelungen getroffen worden sind, als praktisch allein bedeutsame Sicherstellungsmöglichkeit herausgebildet hat[2]. Daß neben der Haftpflichtversicherung andere Sicherstellungsmöglichkeiten vorgesehen wurden, geschah lediglich, um eine faktische Monopolstellung der Versicherer zu vermeiden[3]. In der Praxis wird von der Staats- und Bankgarantie oder

---

bei Juglart, La Convention de Rome, No. 182 ff, S. 111 ff und v.d. Mühll, Voraussetzungen und Umfang der Lufthaftpflicht gegenüber Drittpersonen, S. 184 ff mit Anm.: Argentinien, Australien, Brasilien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Guatemala, Island, Italien, Kanada, Mexiko, Niederlande, Nicaragua, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Schweiz, Südafrik. Union, Spanien, Tschechoslowakei, einige Staaten der USA, Uruguay, Venezuela, Vereinigte Arabische Republik.

Eine gesetzliche Versicherungspflicht ist vorgesehen in Argentinien, Burma, Dominikanische Republik, Großbritannien, Schweden, USA allgemein.

1) Riese, in ZLR 1952/107; Le Goff, Manuel de Droit Aérien Privé, S.239.
2) Kubli, Luftfahrtversicherung, S. 47; Lemoine, Traité de droit aérien, S. 627; Rinck, in ZLR 1962/99; Wimmer, in ZLR 1954/112.
3) Riese, in ZLR 1952/127; über die Gründe, die zur Aufnahme von weiteren Sicherstellungsarten führten, auch ICAO Doc 7379 LC/34 S.323 ff(Minutes)

Hinterlegung kein Gebrauch gemacht[1].

Es ist daher gerechtfertigt, wenn hier und im Folgenden von Sicherstellung im Sinne von Haftpflichtversicherung und umgekehrt gesprochen wird[2].

II. Ausgestaltung der Haftpflichtversicherung als Sicherstellung

a) Im Römischen Abkommen von 1933

Im RA von 1933 waren keinerlei Bestimmungen über die Ausgestaltung der Haftpflichtversicherung enthalten, da man sich darüber nicht einigen konnte. Aus dem Fehlen einschlägiger Bestimmungen folgerte vor allem die britische Delegation, daß der Halter lediglich zum Abschluß einer Versicherung verpflichtet sei. Inwieweit nach dem Versicherungsvertrag hingegen der Versicherer dem Geschädigten gegenüber verpflichtet wäre, unterliege keiner besonderen Vorschrift[3]. Demgegenüber forderte die Mehrheit der Konferenzmitglieder eine unbedingte Deckung durch völligen Ausschluß aller Einwendungen des Versicherers[4]. Von der Schweiz wurde dies mit großem Nachdruck unter Hinweis auf das heimische Recht

---

1) Nach v.d.Mühll, Voraussetzungen und Umfang der Lufthaftpflicht gegenüber Drittpersonen, S. 193, kam es beispielsweise in der Schweiz lediglich vor, daß Flugzeughalter, die eine in der Schweiz nicht anerkannte Versicherung abgeschlossen hatten, von der Möglichkeit einer Solidarbürgschaft durch eine Bank Gebrauch machten, statt eine neue Versicherung abzuschließen. Die Bank sicherte sich dann durch Rückgriff bei der betr. Versicherungsgesellschaft. Auch hier trägt aber letztlich der Versicherer das Risiko.

2) Nach Kaftal, in JAL 1934/371 wurde bereits auf der 1. Konf. von der russischen Delegation die Einführung einer Zwangshaftpflichtversicherung gefordert. Auch bei der Revision wurde dies verschiedentlich verlangt, Riese in ZLR 1952/127 und Anm. 40.

3) Homburg in RGA 1946/421; Riese, S. 363; vgl. auch Citéja Konf. Prot. I, S. 187 ff, 209.

4) Riese, S. 363; Konf. Prot. I, S. 210.

wurde dies mit großem Nachdruck unter Hinweis auf das heimische Recht vertreten[1].

Es ist kein Wunder, daß in dieser Frage zunächst keine Einigung zu erzielen war. Der Ausschluß der Einwendungen ist in den verschiedenen nationalen Rechtsordnungen sehr unterschiedlich gestaltet, weil das System der möglichen Einwendungen im nationalen Zivilrecht und im nationalen Versicherungsrecht wurzelt[2].

So hat sich in Deutschland die noch näher zu behandelnde Lehre von den Risikobeschänkungen, den Obliegenheiten und Rechtspflichten entwickelt. In England hat man zwischen "warranties", "exceptions" oder "exclusions" und "conditions" zu unterscheiden[3]. In Frankreich kennt man die

---

1) Art. 50 MFG lautet: Einreden aus dem Versicherungsvertrag oder dem Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag, die die Deckung des Schadens schmälern oder aufheben würden, können dem Geschädigten nicht entgegengehalten werden.

2) Übersicht für Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Holland, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Norwegen, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz und Ungarn, bei Sievers, Beilage zu VW 1964; vgl. auch Bott, Der Schutz des Unfallgeschädigten durch die KfzHV.

3) Dabei ist zu beachten, daß in England die Gefahr grundsätzlich enumerativ gedeckt wird. Exclusions und exceptions beschränken die Deckung hinsichtlich Dauer, Geltungsbereich, Ursache oder Schadensart. Begeht der VN die darin bezeichnete Handlung oder tritt das umschriebene Ereignis ein, so bleibt die Deckung im Übrigen unberührt. Breach of warranty hingegen hat zur Folge, daß von diesem Zeitpunkt an die ganze Deckung wegfällt, selbst dann, wenn breach of warranty nicht kausal für den eingetretenen Schaden war. Conditions sind die essentialia des Vertrages. Sind ihre Voraussetzungen erfüllt, entfällt die Vertragsgrundlage. Nicht nur von der Praxis, sondern auch von der Lehre werden diese Begriffe häufig verwechselt, weshalb Mc Nair meint:". . . this branch of insurance law has not been conspicious for the purism of it's judicial exposition", The Law of the Air, S. 360

sogenannten "clauses des nullités" und die "déchéances"[1]. Die Voraussetzungen der jeweiligen "Klauseln" korrespondieren nicht miteinander, da sie nicht vom Gesetz her definiert sind, sondern in einem langen Entwicklungsprozeß von Rechtslehre und Rechtsprechung geformt wurden.

Die Konferenz beauftragte daher in ihrem Schlußprotokoll die Citéja mit dem Studium dieses Problems.

b) Im Brüsseler Zusatzprotokoll von 1938

Der Meinungsstreit über die zulässigen Einwendungen förderte wesentlich den im Jahre 1934 auf internationaler Basis erfolgten Zusammenschluß der Luftfahrtversicherer zur IUAI[2].

---

1) vgl. art 9 des franz. VVG (Loi du 13 juillet 1930 relative au contrat d'assurance, Journal Officiel du 18 juillet 1930). Clauses des nullités sind echte Risikoausschlüsse und daher auch dem geschädigten Dritten gegenüber wirksam, der den Versicherer im Wege der action directe in Anspruch nehmen kann. Heute kommen praktisch nur noch die im VVG enthaltenen gesetzlichen clauses des nullités in Betracht. Ihre vertragliche Vereinbarung scheitert am Einspruch des Finanzministers als Aufsichtsbehörde, vgl. Sicot-Margeat, Précis de la loi sur le contrat d'assurance, Anm. 94 zu § 9. Die déchéance hat einen Rechtsverlust für den VN zur Folge, der seine vertraglich festgelegten Pflichten nicht erfüllt. Ihr Ursprung liegt in art. 1152 Code Civil, Sicot-Margeat aaO, Anm. 95 zu art. 9. Der Artikel 115 des "decrét v. 30.12.1938" brachte für die Berufsunfall- und Kfz-Versicherung dergestalt eine Änderung, daß eine déchéance weder vor noch nach dem Versicherungsfall dem geschädigten Dritten entgegengehalten werden kann. Für die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung gilt diese Regelung nicht.

2) Kubli, Luftfahrtversicherung, S. 288

Nach langwierigen Diskussionen, bei denen zuletzt noch Vertreter der IUAI und IATA beratend tätig waren, hatte die Citéja schließlich einen Katalog von Einwendungen aufstellen können[1]. Der Citéja-Entwurf wurde den Beratungen der IV. internationalen Luftprivatrechts-Konferenz vorgelegt[2].

---

1) Text des Entwurfs u.a. bei Oppikofer, Zur Entwicklung des privaten Versicherungsrechts, S. 15 Anm. 15, sowie in Citéja Doc Nr. 290 S. 222 f:

   a) Le dommage s'est produit après l'expiration du delai prévu pour la durée de l'assurance.
   Toutefois, la garantie de l'assureur sera continuée jusqu'au premier atterissage de l'aéronef sur un des aérodromes où le certificat d'assurance aura pu être contrôlé.
   Dans tous les cas où l'assurance expire avant la date fixée pour sa durée, la garantie de l'assureur sera continuée jusqu'au jour où le certificat de l'assurance aura été retiré par l'autorité compétente, sans que ce delai puisse dépasser le quinzième jour après que la-dite autorité aura été informée par l'assureur.

   b) Le dommage s'est produit en dehors des limites territoriales prévues par le contrat d'assurance, à moins que le vol en dehors de ces limites n'ait eu pour cause la force majeure, le fait d'assistance justifié par les circonstances, ou une faute de pilotage, de conduite ou de navigation.

   c) Au moment où le dommage s'est produit il n'existait pas de certificat de navigabilité pour l'aéronef.

   d) Par la faute de l'exploitant, s'il n'y avait pas, au moment où le dommage s'est produit, le personnel réglementaire à bord de l'aéronef.

   e) Le dommage est dû à la participation volontaire de l'exploitant ou de ces préposés à des opérations de guerre ou à des troubles civils.

2) Zur Vorgeschichte des Entwurfs und der verschiedenen Einwendungen u.a. Oppikofer, Zur Entwicklung des privaten Versicherungsrechts; Riese in AfLR 1936/233 ff und 250; Coquoz, Le droit privé international aérien, S. 240 ff; Kaftal, La Convention de Rome, S. 119 ff.

Im Interesse eines möglichst lückenlosen Schutzes der Drittgeschädigten wurde die Zahl der vorgesehenen Einwendungen bei den endgültigen Beratungen beschränkt auf:

1) Der Schaden ist nach Beendigung der Versicherung entstanden.

2) Der Schaden ist außerhalb der örtlichen Grenzen entstanden.

3) Der Schaden ist die Folge von kriegerischen Ereignissen.

Die im Vorentwurf darüber hinaus enthaltene Einwendung des Fehlens der Lufttüchtigkeitszeugnisse und der unzureichenden Bemannung wurden vorbehaltslos gestrichen mit der Begründung, man könne im allgemeinen darauf vertrauen, daß diese Erfordernisse erfüllt würden[1].

c) Im Römischen Abkommen von 1952

Bei den Beratungen um die Revision des Römischen Abkommens wollte man das mühsam Erreichte nicht aufs Spiel setzen, zumal sich die Versicherer in Brüssel nur mit großen Bedenken zu der vorerwähnten Beschränkung der Einwendungen bereit gefunden hatten. Auf Grund verschiedener Umfragen[2] wurden daher die beiden ersten Einwendungen des Brüsseler Protokolls wörtlich in den Vorentwurf von Taormina übernommen[3] und ohne Änderung in den Schlußberatungen bestätigt. Fallengelassen wurde der Einwand, der Schaden sei eine Folge von kriegerischen Handlungen, bürgerlichen Unruhen oder einer Verfügung von hoher Hand. Die Aufnahme dieser Klausel erwies sich als entbehrlich, nachdem das Abkommen

---

1) Die deutsche Delegation enthielt sich mit Rücksicht auf die abweichende deutsche Regelung der Stimme, unterstützte aber innerlich den amerikanischen Antrag auf Streichung, da die §§ 2 und 109 der LuftVO in der F. v. 1936 i.V. mit der PrüfO für Luftfahrtgerät die Überprüfung der Luftfahrzeuge auf Verkehrssicherheit sicherstellten, was allein für den Versicherungsschutz von Bedeutung ist. So Bülow, in VAE 1938/478

2) Ergebnisse in ICAO Doc 6027 LC/124 S. 181, 192 ff

3) Riese, in ZLR 1952/128; Juglart, La Convention de Rome, No.187 ff.

schon materiell in Art. 5 einen Schadensersatzanspruch ausschließt, der eine Folge derartiger Umstände ist[1]. Während also nach der Brüsseler Regelung der Halter weiter haftet und nur der Versicherer frei wurde, fällt nunmehr auch die Haftung des Halters nicht mehr unter den Geltungsbereich des Abkommens. Dem Geschädigten bleibt es freilich unbenommen, außerhalb des Abkommens nach dem jeweiligen Landesrecht gegen den Schädiger vorzugehen[2].

Neu hinzu kam im revidierten Abkommen der Einwand der Fälschung. Dagegen wurde die nach dem Brüsseler Zusatzprotokoll dem Geschädigten zustehende Möglichkeit, bei Abweichungen der Angaben in der Versicherungsbescheinigung oder in den Bordpapieren von den Bestimmungen des Versicherungsvertrages sich auf die Angaben in den Bordpapieren oder in der Versicherungsbescheinigung berufen zu können, auf Wunsch der IUAI nicht in das neue Abkommen übernommen.
Da jedoch Art. 15 Abs. 5 des RA von 1952 eine behördliche Bescheinigung über den Abschluß des Versicherungsvertrages vorsieht, hat die Bestimmung des Brüsseler Protokolls ihre Bedeutung verloren[3].

B. Die Einwendungen des Versicherers nach Art. 16

Nach dem Römischen Abkommen von 1952 kann der Versicherer somit nur folgende Einwendungen erheben[4].

Artikel 16

1. Wer als Versicherer oder nach Artikel 15 für die Haftung des Halters Sicherheit leistet, kann, abgesehen von den Einwendungen, die dem Halter zustehen und abgesehen von dem Einwand der Fälschung, den auf dieses Abkommen gestützten Klagen nur die folgenden Einwendungen entgegenhalten:

---

1) Diese Änderung ist zurückzuführen auf den Vorschlag des australischen Delegierten Poulton, vgl. ICAO Doc 6027 LC/124 S. 29.
2) Das wurde auf der Konferenz ausdrücklich betont, ICAO Doc 7379 LC/34 (Minutes) S.52 u. 53, und ergibt sich auch aus dem Wortlauf des Art. 5.
3) Meyer, in ZLR 1954/50; Riese, in ZLR 1952/128.
4) abgedr. bei Meyer, Luftfahrtabkommen II, S. 82 ff (90 u. 91)

a. Der Schaden ist entstanden, als die Sicherstellung nicht mehr wirksam war. Endigt jedoch die Sicherheit während eines Fluges, so bleibt sie bis zur ersten im Flugplan vorgesehenen Landung wirksam, jedoch nicht länger als 24 Stunden. Endigt die Wirksamkeit der Sicherstellung aus einem anderen Grunde als wegen Ablaufs der Vertragsdauer oder wegen Halterwechsels, so bleibt sie bestehen und zwar entweder bis 15 Tage nach der Anzeige des Ablaufs ihrer Wirksamkeit an die zuständige Behörde des Staates, der die Zahlungsfähigkeit des Versicherers oder des Sicherheitleistenden bescheinigt hat, oder aber bis zur tatsächlichen Zurückziehung der Bescheinigung des Versicherers oder des Sicherheitsleistenden, sofern eine solche Bescheinigung nach Art. 15 Abs. 5 gefordert war. Von beiden Zeitpunkten gilt der frühere.

b. Der Schaden ist außerhalb der bei Gewährung der Sicherheit vorgesehenen örtlichen Grenzen entstanden, es sei denn, daß der Flug außerhalb dieser Grenzen auf höhere Gewalt, auf eine nach den Umständen des Falles gebotene Beistandsleistung oder auf fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation zurückzuführen ist.

2. Der Staat, welcher eine Bescheinigung oder einen Vermerk nach Art. 15 Absatz 5 ausgestellt hat, soll den beteiligten Vertragsstaaten sobald als möglich anzeigen, wenn die Versicherung oder Sicherheit auf andere Weise als durch Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer unwirksam wird.

3. Wird nach Artikel 15 Absatz 5 eine Bescheinigung über die Versicherung oder über eine anderweitige Sicherheit verlangt und tritt während der Gültigkeitsdauer ein Halterwechsel ein, so deckt die geleistete Sicherheit auch die dem neuen Halter nach diesem Abkommen obliegende Haftung, es sei denn, daß seine Haftpflicht schon durch eine andere Versicherung oder Sicherheit gedeckt oder daß er ein unrechtmäßiger Benutzer sei. Die Gültigkeit wird jedoch nicht über 15 Tage hinaus verlängert, gerechnet von dem Zeitpunkt, an dem der Versicherer oder Sicherheitleistende die Unwirksamkeit der zuständigen Behörde desjenigen Staates angezeigt hat, der die Bescheinigung ausstellte. Die Wirksamkeit endet auch mit der tatsächlichen Zurückziehung einer vom Versicherer ausgestellten Bescheinigung, sofern eine solche Bescheinigung nach Artikel 15 Absatz 5 gefordert war. Von beiden Zeitpunkten gilt der frühere.

4. Die Wirksamkeit der Sicherstellung nach Absatz 1 dieses Artikels gilt nur als zugunsten des Geschädigten verlängert.

5. Der Geschädigte kann, unbeschadet eines unmittelbaren Klagerechts, das ihm nach der für den Versicherungsvertrag oder dem Vertrag über die Sicherstellung maßgebenden Rechtsordnung zusteht, nur in folgenden Fällen unmittelbar gegen den Versicherer oden den Sicherheit Leistenden klagen:

a. Wenn die Wirksamkeit der Sicherstellung nach den Bestimmungen des Absatzes 1 a und b dieses Artikels fortdauert;

b. wenn über den Halter der Konkurs eröffnet wird.

6. Wer durch Versicherung oder auf andere Weise Sicherheit leistet, kann sich, abgesehen von den in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Einwendungen gegenüber unmittelbaren Klagen, die der Geschädigte auf Grund dieses Abkommens erhebt, nicht auf irgendwelche Nichtigkeitsgründe oder auf ein Recht zu rückwirkender Vertragsaufhebung berufen.

7. Die Bestimmungen dieses Artikels berühren die Frage nicht, ob dem Versicherer oder dem Sicherheit Leistenden ein Rückgriffsrecht zustehe.

I. Der Einwand der Fälschung, Art. 16 Abs. 1

Das Problem des gefälschten Versicherungsscheines oder der gefälschten Versicherungsbestätigung stellt sich in zweifacher Weise. Eine Fälschung liegt vor, wenn jemand entweder die Unterschrift eines anderen unter eine Urkunde setzt und dadurch den Anschein erweckt, als ob der andere sie ausgestellt habe (Täuschung über die Identität der Person, Fälschung im eigentlichen Sinne) oder wenn jemand den Inhalt einer schon bestehenden Urkunde so ändert, daß der Schein entsteht, die Urkunde habe von vornherein den erst durch die Änderung erlangten Inhalt gehabt. (Verfälschung).[1)]

1) vgl. entspr. die in den § 267 StGB geregelten Tatbestände der Herstellung einer unechten und der Verfälschung einer echten Urkunde.

Keiner der beiden Fälle war im Vorentwurf der Citéja behandelt worden. Erst in Brüssel wurde im Anschluß an die Ausführungen der deutschen Delegation in Art. 1 Abs. 1 der Grundsatz aufgenommen, daß bei Abweichungen zwischen den Bordpapieren und dem Vertrag hinsichtlich der Dauer oder des räumlichen Geltungsbereiches der Versicherung im Verhältnis zum geschädigten Dritten die Bordpapiere den Vorrang hätten[1]. Für das deutsche Recht läßt sich aus den §§ 3 und 5 VVG das gleiche Erlebnis herleiten[2]. Im Übrigen blieb das Problem undiskutiert, da es an ausreichenden Vorarbeiten fehlte. Man hielt es außerdem für zu schwierig, da es selbst auf dem Gebiet des Wechsel- und Scheckrechts, wo mit Fälschungen weit eher zu rechnen ist, nicht gelungen war, auf der Genfer Konferenz zu einer Einigung zu gelangen[3].

Seltsamerweise wurde darüber auch in Rom kaum diskutiert. Erst der dänische Delegierte Juul schlug vor, den Begriff der Fälschung in Art. 16 als Einwendungstatbestand zu erwähnen, während es sein norwegischer Kollege Alten bei der bisherigen Regelung belassen wollte[4]. Als der Vertreter der IUAI, Goodfellow, klarstellte, daß damit lediglich der Fall geregelt werden sollte, daß der VN die in den Bordpapieren enthaltene

---

1) Bülow, in VAE 1938/480
Die entsprechende Bestimmung lautete:
Art. 1 c. Au point de vue de l'application des alinéas a et b les tiers pourront en cas de divergence entre les énonciations portées au certificat d'assurance et mentionées dans les documents de bord et les stipulations du contrat d'assurance, se prévaloir des énonciations du certificat ou des dits documents, tant au point de vue de la durée de l'assurance que de son étendue territoriale.

2) Prölß, Anm. 7 zu § 3, Anm. 6 zu § 5 VVG, so auch eine kürzlich, allerdings zur Frage des Kfz-Sicherungsscheines ergangene Entscheidung des BGH v. 25.11.63-II ZR 54/61- in VersR 1964/131 ff.

3) Riese, in AfLR 1938/217 Anm. 7.
In Genf wurde diese Frage ausgiebig diskutiert. vgl. u.a. Comptes rendus de la Conférence intern. pour l'unification du droit en matière de lettre de change, billets à l'ordre et chèques, tenue à Genève du 23 février au 19 mars 1931, Deuxième Session, chèques), Völkerbundsdrucksache C 294.M. 137 1931 II 13, S. 306 ff.

4) ICAO Doc 7379 LC/34 (Minutes) S. 337.

örtliche oder zeitliche Begrenzung des Versicherungsschutzes ändere und daß es unbillig sei, den Versicherer auch hierfür haften zu lassen, wurde der Änderungsvorschlag einstimmig angenommen[1].

Im Gegensatz zur Brüsseler Regelung genießen nach Art. 16 Abs. 1 die Bordpapiere nicht mehr die unumstößliche Vermutung der Richtigkeit und Gültigkeit, sondern der Versicherer kann diese Vermutung durch den Nachweis der Verfälschung entkräften. Obwohl nicht ausdrücklich erwähnt, ist jedoch zu folgern, daß dieser Nachweis nicht durchgreift, wenn die Verfälschung durch ein mitwirkendes Verschulden der Angestellten des Versicherers oder seiner Agenten verursacht worden ist. In diesem Fall muß er an den Angaben der Versicherungsbestätigung festgehalten werden, denn diese bildet die Grundlage dafür, daß der überflogene Staat nach Art. 15 den Überflug gestattet. Eine Haftung hierfür ergibt sich schon aus allgemeinen Rechtsgedanken[2].

Durch eine Fälschung der Versicherungsbestätigung im Sinne des Herstellens einer unechten Urkunde, wird dagegen niemals eine Haftung des Versicherers erzeugt. Betrügerische Handlungen kommen auf allen Lebensbereichen vor, und es ist nicht einzusehen, warum der völlig unbeteiligte Versicherer, dessen Namen sich der Urkundenfälscher zufällig bedient, die dabei entstehenden Nachteile tragen soll.

Wenn somit die Einwendung der Fälschung für den Versicherer zu Recht besteht, so ist sie in ihrer Formulierung alles andere als klar, da der Tatbestand nicht definiert ist[3]. Daß sie nicht mehr überarbeitet wurde, liegt wohl daran, daß sie praktisch kaum von Bedeutung ist.

---

1) ICAO Doc 7379 LC/34 (Minutes), S. 337 u. S. 535.

2) zum gleichen Ergebnis gelangt - wenn auch de lege ferenda - Bülow, in VAE 1938/480.
Zutreffend stellt auch der BGH in der in Anm. 2, S. 52 zitierten Entscheidung fest, daß der Versicherer nach den Grundsätzen der Rechtsscheinshaftung analog zu §§ 171, 172, 370, 405, 409 BGB, Art. 10 WG, § 13 ScheckG die Folgen des von ihm ermöglichten Blankettmißbrauchs zu tragen habe.

3) So bemerkt auch Goodfellow, er sei über die Formulierung keineswegs glücklich, ICAO Doc 7379 LC/34 (Minutes), S. 337. Zu der vorgeschlagenen Neuformulierung kam es jedoch dann nicht mehr.

So ist beispielsweise in der Bundesrepublik - und das gilt mehr oder minder auch für die übrigen Länder - der Versicherer gehalten, die Zulassungsstelle von dem Ablauf der Versicherung zu unterrichten, damit die Zulassung widerrufen werden kann. Stellt sich nunmehr heraus, daß die Anzeige des Versicherers mit den Angaben in der Versicherungsbescheinigung nicht übereinstimmt, kann der Irrtum oder die Fälschung schnell ermittelt werden.

Was die örtliche Begrenzung betrifft, so ist das Problem vollends unwichtig, da Luftfahrzeuge, die zum Überfliegen derartiger Strecken in Betracht kommen, ohnehin weltweite Deckung haben. Der Prämienzuschlag ist so gering, daß wohl kaum ein VN deswegen die Angaben fälschen wird. Ohnehin wird bei der Abfertigung darauf geachtet, daß sich der Versicherungsschutz auf das geplante Reiseziel erstreckt.

Darüber hinaus lassen sich die wenigen theoretisch möglichen Fälle dadurch weiter verringern, daß das nach Art. 15 Abs. 5 erforderliche Dokument entsprechend fälschungssicher gemacht wird.

II. Der Einwand der Beendigung des Versicherungsverhältnisses, Art. 16 Abs. 1 a

a) Das Prinzip

Während Art. 16 Abs. 1 a von dem Grundsatz ausgeht, daß das Versicherungsverhältnis mit dem vereinbarten Zeitablauf endigt, sollen durch zusätzliche Bestimmungen unbillige Auswirkungen zuungunsten Dritter vermieden werden. Zwei Fälle einer Beendigung sind denkbar[1]), einmal der des vertragsgemäßen Auslaufens des Versicherungsschutzes infolge Zeitablauf, zum anderen der eines vorzeitigen Endes durch besondere Umstände. Art. 16 Abs. 1 a regelt beide Fälle dergestalt, daß

1) Die Brüsseler Konferenz hatte seinerzeit den Fall des vertragsgerechten und des außervertraglichen Zeitablaufs aus systematischen Gründen unter den Begriff "cessation de l'assurance" gefaßt, Bülow, in VAE 1938/478.

die Verpflichtung des Versicherers zur Leistung über die formelle oder materielle Vertragsdauer hinaus für eine bestimmte Zeit bestehen bleibt.

Drittgeschädigte sollen solange auf das Fortbestehen des Versicherungsschutzes vertrauen können, wie sich der Versicherungsschein noch in den Händen des Halters oder seiner Leute befindet. Konsequenterweise müßte die Haftung des Versicherers dann auch solange fortbestehen, bis die zuständige Luftfahrtbehörde ihre Kontrollmöglichkeit ausüben, also das Ende der Vertragsdauer feststellen und im Interesse Dritter das Luftfahrzeug am Weiterflug hindern kann, wenn ein Versicherungsschutz nicht nachweisbar ist. Diese Ideallösuung würde aber eine unzumutbare Belastung des Versicherers bedeuten und die Kalkulation des Risikos ungemein erschweren, was sich natürlich prämienmäßig ausdrücken und somit zu einer übermäßigen Belastung des Halters führen würde. Art. 16 Abs. 1 a sieht daher den nachstehenden Kompromiß vor.

b) Ende durch Vertragsablauf

Bei normalem Vertragsablauf wird der Versicherer stets frei, da dieser Termin rechtzeitig aus der Versicherungsbescheinigung ersehen werden kann und insofern entsprechende Möglichkeiten bestehen, einen Weiterflug des Luftfahrzeuges zu verhindern. Unterläßt die zuständige Behörde dies trotz Kenntnis von dem eingetretenen Ende des Versicherungsvertrages, so bleibt der Drittgeschädigte ausreichend geschützt, da er Ansprüche aus Amtshaftung geltend machen könnte. Diese bestimmen sich nach dem jeweiligen Landesrecht.

Befindet sich das Luftfahrzeug im Flug, wenn der Versicherungsvertrag endet - was vorkommen kann, da die Behörde vor Vertragsablauf keine Handhabe zum Einschreiten besitzt - dann verlängert sich die Verpflichtung des Versicherers bis zur ersten Landung auf einem kontrollierten Flugplatz. Damit wird erreicht, daß Dritte solange geschützt bleiben, bis entsprechende Gegenmaßnahmen veranlaßt werden können.

Um die Verpflichtung des Versicherers nicht übermäßig auszuweiten, wird die Haftung durch einen Zeitraum von 24 Stunden begrenzt, eine Frist, die allerdings recht kurz erscheint. Der Citéja-Vorentwurf hatte daher zu Recht einen etwas längeren Zeitraum vorgesehen. Auf Drängen der Versicherer mußte er leider verkürzt werden.

c) Vorzeitige Beendigung

Bei der vorzeitigen Beendigung des Versicherungsvertrages haftet der Versicherer bis zur Zurückziehung der Versicherungsbescheinigung, da das Vorhandensein dieser Bescheinigung den Rechtsschein eines ordnungsgemäßen Vertragsverhältnisses erzeugt. Die Haftung ist wiederum durch eine Frist begrenzt und zwar bis zu 15 Tagen, nachdem der Versicherer den Vertragsablauf der hierfür zuständigen Behörde gemeldet hat[1]. In diesem Zeitraum ist der Behörde Gelegenheit gegeben, den Weiterflug des Luftfahrzeuges zu verhindern. Tut sie es schuldhaft nicht, so kann der Drittgeschädigte Amtshaftungsansprüche unter den Voraussetzungen des jeweiligen Landesrechts geltend machen.

Unter die Fälle der vorzeitigen Vertragsbeendigung fällt jedes vorzeitige Erlöschen des Versicherungsvertrages[2], beispielsweise Kündigung, Rücktritt oder Anfechtung. Gleichgültig ist, ob das Vertragsverhältnis mit ex nunc oder ex tunc Wirkung endet.[3] Die Fassung des Art. 16 Abs. 1a läßt das allerdings bedauerlicherweise nicht ganz klar erkennen[4]. Doch ist das vorstehend erörterte Ergebnis ganz eindeutig aus der Entstehungsgeschichte und von der Zielsetzung dieser Bestimmung her zu folgern.

---

1) d.h. die Behörde des Staates, der die Zahlungsfähigkeit des Versicherers unter den Voraussetzungen des Art. 15 Abs. 5 bescheinigt hat.

2) Riese, in AfLR 1938/214.

3) Frühere Formulierungen stellten dieses Ergebnis noch klarer heraus, wie z.B. Art. 10 (3) des vom Deleg. Juul vorgelegten Vorentwurfs in ICAO Doc 6029 LC/126 S. 256:
If the insurance ceases to have effect for other reasons than mentioned ... The liability of the insurer shall be continued until effective withdrawal of the certificate of insurance by proper authorities but not beyond 15 days after notification by the insurer to the proper authorities of the State where the certificate was issued.

4) Entsprechend den Vorentwürfen untersagte dagegen das Brüsseler Protokoll in Art. 2 ausdrücklich die Berufung auf Nichtigkeitsgründe oder die Vertragsaufhebung ex tunc.

Die Formulierung des Art. 16 Abs. 6 kann nicht als Stütze für eine gegenteilige Ansicht herangezogen werden, wie sie von Ambrosini vertreten wird, der folgendermaßen argumentiert[1]. Verklage der geschädigte Dritte auf Grund des ihm durch das Abkommen in Art. 16 Abs. 5 gewährten Forderungsrechtes den Versicherer, so könne sich dieser,wie Art. 16 Abs. 6 ausdrücklich hervorhebe, nicht neben, durch Abs. 1 zugelassenen Einwendungen, auf irgendwelche Nichtigkeitsgründe oder auf eine rückwirkende Vertragsaufhebung berufen. Daraus sei zu schließen, daß sich der Versicherer neben den Einwendungen des Abs. 1 zusätzlich auf das Nichtbestehen oder die rückwirkende Auflösung des Versicherungsvertrages berufen könne, sofern dem Betroffenen kein direktes Klagerecht zustehe. Ein solches Klagerecht stehe aber nur für die Fälle des Vertragsendes mit ex nunc Wirkung dem Geschädigten zu.

Diese Argumentation ist vor allem deshalb abzulehnen, weil Art. 16 Abs. 1 die durch das Abkommen zugelassenen Einwendungen abschließend aufzählt.

III. Die Überschreitung der Versicherungsgrenzen Art. 16 Abs. 1b

Nach Art. 16 Abs. 1b haftet der Versicherer nur innerhalb der vertraglich vereinbarten örtlichen Grenzen. Eine Haftung über diese Grenzen hinaus tritt dann ein, wenn das Überfliegen des im Versicherungsvertrag umschriebenen örtlichen Geltungsbereichs auf höherer Gewalt, fehlerhafter Navigation[2] oder Hilfeleistung beruht.
Unter Hilfeleistung ist nicht nur die auf nationalem oder internationalem Recht beruhende Verpflichtung zur Hilfeleistung zu verstehen, sondern jede, die den Umständen nach als gerechtfertigt angesehen werden kann. Diese schon für die Brüsseler Regelung geltende Erweiterung[3] erfolgte

1) in Rivista del diritto commerciale e del diritto generale delle obligazioni 1955/83
2) Der aus dem Seerecht stammende Begriff des nautischen Verschuldens wurde erstmals durch Art. 20 Abs. 2 WA ins Luftrecht übernommen und stimmt mit diesem überein, vgl. auch § 607 HGB.
3) So bestand schon in Brüssel Einigkeit darüber, daß die Worte "le fait d'assistance justifié" nicht gleichbedeutend mit "assistance obligatoire" seien, Bülow in VAE 1938/479.

um dessentwillen, weil eine Beschränkung auf gesetzlich begründete Hilfeleistungen die Entschlußfreudigkeit zu spontanen Aktionen hindert.

Grundsätzlich erscheint die hier getroffene Regelung gerechtfertigt. Die Beschränkung der Haftung des Versicherers auf den örtlichen Geltungsbereich, für den er das Wagnis übernommen hat, ist einleuchtend und entspricht den Grundsätzen des Versicherungsrechts. Sie widerspricht nicht den schutzwürdigen Interessen Dritter. Die Abfertigungserfordernisse, nach denen das Ziel jeweils anzugeben ist, gewährleisten, daß nur dann Startfreigabe erfolgt, wenn die beabsichtigte Flugroute sich mit dem in der Versicherungsbescheinigung umschriebenen örtlichen Geltungsbereich deckt. Ein Fehler der zuständigen Behörde würde wiederum zu Amtshaftungsansprüchen nach dem jeweiligen Landesrecht führen.

Wie aber schon Oppikofer richtig bemerkt[1)], bestehen für den Fall gewisse Bedenken, daß der Flug aus versichertem Gebiet absichtlich oder fahrlässig auf ein nicht versichertes Gebiet ausgedehnt wird, ohne daß dies auf dem Abflughafen verhindert werden konnte.

Die Zulässigkeit einer Einwendung für diesen Fall steht im Widerspruch zu dem in Art. 16 Abs. 1a geregelten vergleichbaren Tatbestand, wonach der Versicherungsschutz bis zur nächsten überprüfbaren Landung ausgedehnt wird, falls er in der Zwischenzeit aus irgendwelchen Gründen endet.

Es wäre daher besser, die Haftung des Versicherers in Übereinstimmung mit der in Abs. 1a enthaltenen Regelung bis zur nächsten kontrollierbaren Landung aufrechtzuerhalten. Um den Versicherer dabei nicht übermäßig zu belasten, müßte seine Haftung auch hier durch eine angemessene Frist begrenzt werden. Allerdings dürfen diese Mängel nicht allzu hoch bewertet werden, da der örtliche Geltungsbereich ausnahmslos sehr weit bemessen wird.

---

1) in Zur Entwicklung des privaten Luftversicherungsrechts, S. 17.

IV. Halterwechsel Art. 16 Abs. 3 S. 1

Bereits auf ihrer 10. Vollversammlung hatte die Citéja dieses Problem erörtert, ohne jedoch zu einer Lösung zu kommen[1]. In Brüssel schlug daher die deutsche Delegation eine Lösung entsprechend der bewährten Regelung des eingangs erwähnten § 107 LuftVO vor. Dem Einwand der amerikanischen Delegation, die Versicherung werde dadurch verdinglicht[2], wurde mit dem Vorschlag begegnet, ein Kündigungsrecht vorzusehen, damit der Versicherer nicht genötigt werde, sich für die ganze Vertragsdauer mit einem ihm aufgezwungenen Vertragspartner abzufinden[3]. Als Ergebnis wurde in Art. 1 Abs. 3 des Brüsseler Protokolls die Bestimmung aufgenommen, daß die Verpflichtung des Versicherers bei einem Halterwechsel in Ansehung des Dritten grundsätzlich bestehen bleibe. Die Fortdauer wurde aber auf eine Woche, vom Zeitpunkt der Mitteilung des Versicherers an die zuständige Behörde gerechnet, begrenzt.

Art. 16 Abs. 3 übernimmt diese Bestimmung mit einer geringfügigen Abweichung hinsichtlich der Frist. Danach deckt die geleistete Sicherheit auch im Falle des Halterwechsels die dem neuen Halter obliegende Haftung, falls dieser nicht schon durch eine andere Sicherheit gedeckt ist, begrenzt die Haftung aber auf 15 Tage, gerechnet von dem Zeitpunkt, an dem der Versicherer die zuständige Behörde unterrichtet hat, die die Bescheinigung ausstellte oder mit der tatsächlichen Zurückziehung dieser Bescheinigung.

Diese Einschränkung ist gerechtfertigt, da sie der zuständigen Behörde eine Möglichkeit zum Einschreiten gibt, indem sie bei fehlender Bescheinigung den Flug rechtzeitig verhindern kann.

---

1) Citéja Doc 200, S. 33 f.
2) Dieser Einwand wurde übrigens von der amerikanischen Delegation immer wieder auch in anderem Zusammenhang erhoben.
3) Bülow, in VAE 1938/481

C. Würdigung der in Art. 16 enthaltenen Regelung

I. Einzelheiten

Art. 16 Abs. 4 stellt noch einmal klar, daß die Wirksamkeit der Sicherstellung nach Abs. 1 nur in Ansehung geschädigter Dritter als verlängert gilt. Die vertraglichen Beziehungen zwischen Halter und Versicherer werden nicht berührt. Dem Versicherer ist daher im Verhältnis zum VN nicht die Berufung auf Vertragsmängel, Obliegenheitsverletzungen oder ähnliche versicherungsrechtliche Bestimmungen nach den jeweiligen Landesgesetzen versagt. Voraussetzungen und Folgen derartiger Verstöße bestimmen sich nach Landesrecht.

Ergänzt wird diese Bestimmung durch Art. 16 Abs. 7, wonach es dem Versicherer unbenommen bleibt, ein Regressrecht zu vereinbaren, falls das Landesrecht dem nicht entgegensteht.

II. Das Prinzip

Tragender Gedanke des Art. 16 ist der, daß bestimmte Einwendungen zulässig sind, wenn der ihnen zugrundeliegende Sachverhalt von der zuständigen Luftfahrtbehörde vor Erteilung der Starterlaubnis festgestellt und ein Flug ohne Versicherungsschutz rechtzeitig verhindert werden kann.

Seine innere Rechtfertigung findet dieses Prinzip darin, daß ein Eingriff in die Vertragsfreiheit und in die systematischen Grundlagen des Versicherungsrechts nur insoweit begründet ist, wie es die schutzwürdigen Interessen Dritter verlangen. Kann dieser Schutz auch auf anderem Wege gewährleistet werden, - wie hier durch ein Eingreifen staatlicher Kontrollorgane - so ist ein solcher Eingriff entbehrlich.

Der Versicherer wird durch diese Regelung nicht übermäßig belastet, denn die Dauer seiner Haftung, trotz Mängel des Vertragsverhältnisses, ist durch eine Frist begrenzt; der Dritte ist nicht benachteiligt, denn er bleibt auf andere Weise geschützt. Und schließlich nutzt sie auch dem

Halter, denn wäre der Deckungsumfang der Versicherung von vornherein größer, so müßte verständlicherweise die von ihm zu zahlende Prämie höher sein.

Mit anderen Worten: Der Versicherer muß solange, aber auch nur solange weiterhaften, bis die zuständige Luftfahrtbehörde eingreifen kann.

Um ein lückenloses Zusammenspiel beider zu gewährleisten, muß aber für diese Behörde eine bindende Verpflichtung zum Einschreiten bestehen. Nur dann wäre der Dritte bei einem Schadensfall nach Amtshaftungsgrundsätzen ausreichend geschützt[1].

Letzteres Erfordernis ist in Art. 16 allerdings recht unvollkommen erfüllt. Nach Art. 16 Abs. 2 soll nämlich der Staat, der nach Art. 15 Abs. 5 eine Bescheinigung über die Leistung einer Sicherheit oder Zahlungsfähigkeit des Versicherers bestätigt hat, den interessierten Vertragsstaaten lediglich "sobald als möglich" Meldung erstatten, wenn die Sicherheit aus einem anderen Grunde als infolge Zeitablaufs endet. Da aber unterlassen wurde, hierfür einen bestimmten äußersten Zeitpunkt anzugeben, kann die 15-tägige Frist seit der Anzeige des Versicherers über das Ende des Versicherungsvertrages möglicherweise verstreichen, ohne daß der betreffende Staat die Anzeige weiterleitet.

Somit kann die im Abkommen vorgesehene Weiterhaftung des Versicherers ablaufen, und die entsprechende Einwendung wäre zulässig. Weil der Staat nicht gehalten ist, die Anzeige innerhalb der 15-tägigen Frist weiterzuleiten, kann der Geschädigte auch keine Amtshaftungsansprüche geltend machen. Dem überflogenen Staat steht keine Möglichkeit zur Verfügung, dieser unliebsamen Folge zu begegnen. Er muß sich einzig und

---

1) Auf die prozessuale Frage nach der Durchsetzbarkeit des Amtshaftungsanspruchs soll hier nicht eingegangen werden. Daß die Durchsetzung u.U. schwieriger sein kann, ändert nichts an der Konsequenz und Richtigkeit des in Art. 16 enthaltenen Systems. Diese Schwierigkeiten bestehen für alle derart Anspruchsberechtigten.

allein auf die Gewissenhaftigkeit des bescheinigenden Staates verlassen[1].

III. Folgerungen

Von einigen vorerwähnten Mängeln abgesehen, garantiert Art. 16 den Drittgeschädigten insgesamt betrachtet einen nahezu lückenlosen Schutz und kombiniert durch die gegenseitige Abhängigkeit von Haftung des Versicherers und Eingreifen staatlicher Kontrollorgane in glücklicher Form die Interessen von Geschädigtem, Halter und Versicherer. Andererseits zeigt diese Regelung, daß weitere Einwendungen des Versicherers oder sogar Lücken im System dieser Sicherstellung nicht gebilligt werden können. Dann würde nämlich die Rechtfertigung für eine durch Höchstsummen beschränkte Haftung entfallen, die darin liegt, daß es für den Dritten besser ist, einen begrenzten Anspruch zu haben, der mit Gewißheit realisierbar ist, als einen unbeschränkten gegen einen insolventen Schädiger[2].

Dieses der Ausgestaltung der Sicherstellung in Art. 16 zugrundeliegende Prinzip und zu billigende Ergebnis ist zugleich Ausgangspunkt für die Prüfung des Deckungsbereichs der Dritthaftpflichtversicherung im deutschen Luftrecht.

---

1) Auf diesen Mangel weist u.a. auch Nunneley in JAL 1953/99 hin. Zutreffend betont aber Rinck in anderem Zusammenhang, daß der Vertrauensgrundsatz, der beim Eingehen bilateraler AbK. entgegengebracht werden muß, nicht zu gering veranschlagt werden darf, in ZLR 1962/99.

2) Dieses Argument spielte bei den Beratungen von Anfang an die entscheidende Rolle, so schon Citéja Doc Nr. 31 (1930) S. 2.

ZWEITER TEIL

Deckungsbereich der Dritthaftpflicht-versicherung im deutschen Recht

§ 6 Grundlagen der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung

A. Gesetzliche Grundlagen

I. Grundlagen für die Ausgestaltung der Drittpflichtversicherung

Nach § 43 LuftVG ist der Halter eines Luftfahrzeuges mit Ausnahme des Bundes oder eines Landes verpflichtet, in einer durch Rechtsverordnung zu bestimmenden Höhe eine Haftpflichtversicherung abzuschließen oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Sicherheit zu leisten.[1)]

Die ergänzenden Bestimmungen über den Umfang des Versicherungsschutzes, insbesondere über die Höhe der Versicherungssummen sind im 5. Abschnitt der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) vom 19.6.1964 geregelt[2)]. Danach ist der Versicherungsvertrag mit einem im Inland zugelassenen Versicherer abzuschließen, § 102 LuftVZO. Um zu vermeiden, daß der internationale Verkehr durch die Nichtanerkennung der Versicherungsbestätigungen gestört oder verzögert wird, bestimmt § 102 Abs. 2 LuftVZO, daß diese, die in der BRD zugelassenen Versicherer begünstigende Verpflichtung dann nicht gilt, wenn in dem Lande, in dem das ausländische Luftfahrzeug eingetragen ist, ebenfalls kein absoluter Abschlußzwang besteht. Das ist in der Regel der Fall, deshalb besitzen etwa 99 % der ausländischen Halter keine Deckung bei

---

1) § 43 LuftVG, dessen Abs. 1 bei Wegerdt-Reuß falsch zitiert ist, lautet: "(1) Zur Sicherung der in diesem Unterabschnitt genannten Schadensersatzforderung ist der Halter des Luftfahrzeuges verpflichtet, in einer durch Rechtsverordnung zu bestimmenden Höhe eine Haftpflichtversicherung abzuschließen oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Sicherheit zu leisten. Das gilt nicht, wenn der Bund oder ein Land Halter ist. Wird zur Sicherung eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen, so gelten für diese die besonderen Vorschriften des Gesetzes über den Versicherungsvertrag für die Pflichtversicherung ...."

2) BGBl. I, S. 370

einem in der BRD zugelassenen Versicherer, sondern sind in ihrem Heimatstaat versichert[1].

Die Versicherungssummen müssen nach § 103 Abs. 1 LuftVZO bei Motorflugzeugen, Hubschraubern und Luftschiffen den im Rahmen der Erfolgshaftung bestehenden Haftungssummen entsprechen. Sie wurden bei der Neufassung des LuftVG vom 1. August 1964 beträchtlich erhöht.

Bei Luftfahrzeugen bis zu 1000 kg. Fluggewicht, zu denen insbesondere die Sportflugzeuge gehören, beträgt die Höchstsumme statt bisher 100.000,- DM nunmehr 135.000,- DM. Bei einem Fluggewicht über 1000 kg. bis 6000 kg. wird die Höchstsumme von 135.000,- DM für jedes über 1000 kg hinausgehende kg um 108,- DM erhöht. Bei über 6000 kg. schweren Luftfahrzeugen beträgt die Höchstsumme 675.000,- DM zuzüglich 67,50 DM für jedes über 6000 kg. hinausgehende kg. und für Luftfahrzeuge zwischen 20.000 und 50.000 kg. 1.620.000,- DM zuzüglich 40,50 DM für jedes die genannten 20.000 kg übersteigende kg. Bei einem Fluggewicht über 50.000 kg. beträgt die Höchstsumme 2.825.500,- DM zuzüglich 27,- DM für jedes darüber hinausgehende kg. Im Gegensatz zur bisherigen Regelung besteht keine absolute Höchsthaftungssumme mehr. Bei schweren Luftfahrzeugen macht sich die Erhöhung daher besonders merkbar. So haftet beispielsweise eine Boing 707 mit einem Fluggewicht von 140.000 kg statt bisher in Höhe von 550.000,- DM nunmehr bis zu einem Betrage von 5.265.000,- DM. Für Segelflugzeuge, Frei- und Fesselballone, Fallschirme und Flugmodelle sind geringere Dekkungssummen zulässig, obwohl in der Praxis regelmäßig die der Erfolgshaftung entsprechenden Versicherungssummen vereinbart werden.

Bei der Neufassung des LuftVG wurden nicht nur die Haftungssummen dem RA von 1952 angepaßt, sondern auch die Aufteilung des Schadensersatzes zwischen Personen- und Sachschäden. Abweichend vom bisherigen Recht ist die Hälfte der Haftungssumme zunächst für den Ersatz von Personenschäden bestimmt, während die andere anteilmäßig für den Ersatz von Sachschäden und für die noch ungedeckten Ansprüche aus Personenschäden zu verwenden ist, § 37 Abs. 4 LuftVG und Art. 14 RA.

---

1) nach Auskunft des DLP

Das Luftfahrzeug wird erst zugelassen, wenn ein Prüfschein nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät erteilt ist[1]. Diesen wiederum händigt die Zulassungsbehörde erst aus, wenn die nach § 103 Abs. 3 LuftVZO erforderliche Versicherungsbestätigung vorliegt, § 10 Abs. 2 LuftVZO[2].

Nach § 9 Abs. 2 Ziffer 3 LuftVZO, § 2 Abs. 1 Ziffer 3 LuftVG ist mit dem Zulassungsantrag der Nachweis zu erbringen, daß die Haftpflicht des Halters durch eine Versicherung gedeckt ist[3]. Der Versicherungsnachweis ist beim Betrieb des Luftfahrzeuges neben dem Zulassungsschein mitzuführen, § 103 Abs. 5 LuftVZO. Das Vorhandensein dieser Bestätigung (Doppelkarte), die der Formvorschrift des § 29 d StVZO nachgebildet worden ist, wird bei der Abfertigung stets geprüft.

II. Die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung als Pflichtversicherung i.S. des § 158 b VVG

Da der Abschluß der Dritthaftpflichtversicherung nach § 43 LuftVG für den Halter eines Luftfahrzeuges zwingend vorgeschrieben ist, finden neben den für die Haftpflichtversicherung allgemein geltenden Bestimmungen des VVG nach § 158 b VVG insbesondere die für die vorliegende Untersuchung besonders wichtigen Bestimmungen der §§ 158 c ff. VVG Anwendung. Sie wurden durch das eingangs zitierte Pflichtversicherungsgesetz vom 7.11.1939 unter der Überschrift "Besondere Vorschriften für die Pflichtversicherung" in das VVG eingefügt und durch das Änderungsgesetz vom 1. April 1965 geändert und ergänzt.

---

1) Ein Muster der entspr. amtl. Bescheinigung ist im Anhang II zur LuftVZO abgedruckt.

2) abgedr. im Anhang S. vgl. auch für ausl. Flugzeuge AV der Bekanntmachung über die Erlaubnis für den Ein- und Ausflug im Bereich der BRD v.29.8.62, abgedr. im Bundesanzeiger Nr. 169 v. 6.9.62

3) abgedr. im Anhang, S.

a) Wahlmöglichkeit und Pflichtversicherung

Gegenüber den übrigen unter § 158 b VVG fallenden Pflichtversicherungen bildet § 43 LuftVG insofern eine Besonderheit, als nach dieser Bestimmung eine Wahlmöglichkeit zwischen Haftpflichtversicherung oder Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren besteht[1], was sonst nicht der Fall ist. Wegen dieser Wahlmöglichkeiten könnten Zweifel darüber bestehen, ob es sich bei der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung überhaupt um eine echte Pflichtversicherung i.S. der §§ 158 b ff. VVG handelt.

Dies ist, soweit ersichtlich, bislang nie bestritten worden. Die Zweifel rühren aber insbesondere daher, weil eine ähnliche Wahlmöglichkeit nur für die Sicherstellung der Kernenergierisiken nach §§ 15 ff. AtomG[2] in Verbindung mit §§ 2 bzw. 9 der Deckungsvorsorge-Verordnung vorgesehen ist[3]. Hierzu wird überwiegend die Ansicht vertreten, daß es sich eben wegen dieser Wahlmöglichkeit bei der in § 16 AtomG vorgesehenen Haftpflichtversicherung um keine echte Pflichtversicherung handele. Deswegen sei auch in § 15 Abs. 1 AtomG die Bestimmung aufgenommen worden, daß die Vorschriften der §§ 158 c ff. VVG nur sinngemäß Anwendung finden sollen. Wäre es anders, wären diese Vorschriften direkt anwendbar[4].

Wäre die Argumentation richtig, daß die Zubilligung einer Wahlmöglichkeit die Annahme einer Pflichtversicherung ausschließt, dann dürften auch die Haftpflichtversicherungen, die die nach § 2 des Pflichtversicherungsgesetzes von der Versicherungspflicht freigestellten Körperschaften trotz Freistellung abschließen, nicht unter die §§ 158 b ff. VVG fallen.

Das trifft indessen nicht zu. Die in § 2 des Gesetzes erfolgte Freistellung besteht nur deshalb, weil diese Körperschaften stets als solvente Halter an-

1) Aufzählung bei Prölß, Vorbem. IV vor § 1
2) Gesetz über die friedliche Verwendung der Kernenergie und den Schutz gegen ihre Gefahren v. 23.12.1959, BGBl. I, S. 814
3) Verordnung über die Deckungsvorsorge nach dem Atomgesetz (Dekkungsvorsorge-Verordnung) v. 22.2.1962 BGBl. I, S. 77
4) Mattern-Raisch, AtomG, Kommentar 1961, Anm. 5 zu § 15; so auch die Begründung des Regierungsentwurfs zum Atomgesetz zu § 15, Deutscher Bundestag, 3. Wahlperiode 1957, Drucksache 759, S. 29.

gesehen werden. Genauso liegen die Fälle, in denen nach § 43 LuftVG von der Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Gebrauch gemacht wird.

Trotz Wahlmöglichkeit handelt es sich in beiden Fällen um eine Pflichtversicherung[1]. Die Verpflichtung zum Abschluß entsteht in dem Augenblick, in dem sich der Halter entscheidet, von den anderen Möglichkeiten der Sicherstellung keinen Gebrauch zu machen.

Die Unklarheiten rühren daher, weil das LuftVG schon lange vor Einfügung der §§ 158 b ff. in das VVG eine obligatorische Sicherstellung vorsah. Nach dem Inkrafttreten des Pflichtversicherungsgesetzes wurde eine Neufassung des § 29 LuftVG, heute § 43 LuftVG, für entbehrlich gehalten, da der verpflichtende Charakter niemals streitig war[2].

Die Neufassung des § 43 LuftVG beseitigt diese Zweifel, indem nunmehr in Abs. 1, letzter Halbs. bestimmt ist, daß für den Fall des Abschlusses einer Haftpflichtversicherung für diese die besonderen Vorschriften für die Pflichtversicherung gelten.

B. Vertragliche Grundlagen

I. Versicherungsbedingungen

Weitere Grundlage des Versicherungsvertrages sind die den Rahmen der gesetzlichen Vorschriften ausfüllenden "Allgemeinen und Besonderen Versicherungsbedingungen", durch die erst der einzelne mit dem VN geschlossene Vertrag seinen lebendigen Inhalt erhält.

---

1) für § 2 des Pflichtversicherungsgesetzes, Prölß Anm. 1 zu § 158 b; für die LuftfahrtHV u.a. Gülde-Schmidt-Rost, Anm. 4 zu § 158 b.

2) zu den Gründen, die im RA und entsprechend auch im LuftVG zu der Zulässigkeit mehrerer Sicherstellungsarten führten, vgl. S. 43.

Während die Kfz-Versicherer mit den nach § 3 II des Pflichtversicherungsgesetzes erlassenen AKB[1] zwar keine Einheitsversicherung, wohl aber eine weitgehende Vereinheitlichung des Bedingungsrechtes für alle auf das Kfz-Risiko bezogenen Versicherungszweige geschaffen haben, fehlt eine solche Zusammenfassung in der Luftfahrtversicherung. Grundlage sind hier die "Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung" (AHB)[2], die "Allgemeinen Unfallversicherungs-Bedingungen" (AUB)[3] und die "Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Kaskoversicherung von Luftfahrzeugen" (AKBLu). AHB und AUB werden ergänzt durch die sogenannten "Besonderen Bedingungen", die auf die jeweils verschiedenen Luftfahrzeuge Bezug nehmen.

Nach § 1 Abs. 1 LuftVG gelten als Luftfahrzeuge Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Segelflugzeuge, Frei- und Fesselballone, Drachen, Flugmodelle und sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmten Geräte, insbesondere Raumfahrzeuge, Raketen und ähnliche Flugkörper. Nach § 2 Abs. 3 LuftVG finden die Vorschriften auch auf Fallschirme Anwendung, sofern sie nicht Ausrüstungsgegenstand des Luftfahrzeuges sind. Es gibt daher für die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung folgende Arten von Bedingungen:

1. Besondere Bedingungen für die Haftpflichtversicherung[4] der Halter von Motorflugzeugen (BBLu H 1)
2. Besondere Bedingungen für die Haftpflichtversicherung[5] der Halter von Segelflugzeugen (BBLu H 2)
3. Besondere Bedingungen für die Haftpflichtversicherung[6] der Halter von Freiballonen (BBLu H 3)

---

1) zur geschichtlichen Entwicklung der AKB u.a. Stiefel-Wussow, 2. Teil Einführung, S. 19 ff; Pienitz, S. 68 ff.

2) VA 21/120 i.d.F. des Rundschreibens des RAA R 58/40 v. 4.12.1940 u.d. Rundschreibens Nr. 29 H der Wirtschaftsgruppe HV v. 16.12.1940, abgedr. bei Prölß, Anhang zu §§ 149-158 h, S. 587 ff, mit Ergänzungen .

3) VA 61/211, 62/218, abgedr. bei Prölß, Anhang zu §§ 179-185, S. 819 ff.

4) abgedr. in VerBAV 1954/135, sowie im Anhang S.

5) abgedr. in VerBAV 1954/136, sowie im Anhang S.

6) abgedr. in VerBAV 1954/136, sowie im Anhang S.

4. Besondere Bedingungen für die Haftpflichtversicherung[1] der Halter von Fesselballonen (BBLu H 3a)

5. Besondere Bedingungen für die Haftpflichtversicherung[2] der Halter von Fallschirmen

II. Die Rechtsnatur der vom DLP herausgegebenen Besonderen Versicherungsbedingungen

Für die Abgrenzungen zwischen Allgemeinen und Besonderen Versicherungsbedingungen ist nicht die Bezeichnung maßgebend, sondern der sachliche Unterschied[3].

Besondere Bedingungen sind diejenigen Vertragsabreden, die nicht wie Allgemeine Bedingungen eine Vielzahl von Versicherungsverträgen ohne Rücksicht auf die individuellen Verschiedenheiten des einzelnen Wagnisses regeln, sondern die auf ein einzelnes spezielles Wagnis zugeschnittenen atypischen Vereinbarungen[4]. Sie werden normalerweise von Hand oder mit der Schreibmaschine geschrieben. Deshalb ist alles, was auf diese Weise in die Versicherungspolicen hineinkommt, wie Prämienhöhe, sowie Spezialklauseln mit Ausnahme der standartisierten Spezialklauseln, eine Besondere Bedingung[5].

Dogmatisch und soziologisch gesehen handelt es sich um rechtsgeschäftliche Vereinbarungen, die daher auch nicht der öffentlich-rechtlichen Genehmigung durch das Aufsichtsamt unterliegen[6].

---

1) abgedr. in VerBAV 1954/137, sowie im Anhang S.
2) abgedr. in VerBAV 1954/137, sowie im Anhang S.
Änderungen der BBLu mit Ausnahme von LuH 3 in VerBAV 1956/253
3) RGZ 144/301 ff (304), E. v. 11.5.1934 - VII 3/34; RGZ 158/6 ff (8), E.v. 27.5.1936 - VII 16/38 -; RGZ 159/147 ff (149), E. v. 13.1.1939- VII 120/38-; RG in IRPV 1941/96, E.v.8.4.1941 - VII 118/40 -
4) Prölß, Vorbem. I Ziff. 7 vor § 1; Brück-Möller, Einl. Anm. 17
5) Brück-Möller, Einl. Anm. 22
6) Brück-Möller, Einl. Anm. 22 u. 23

Die allgemeinen Versicherungsbedingungen gehören zwar auch zu den Vertragsabreden, sind aber soziologisch betrachtet als objektives Recht anzusehen[1]. Als Bestandteil des Geschäftsplanes sind sie von aufsichtspflichtigen Versicherungsunternehmen mit dem Antrag auf Erlaubnis des Geschäftsbetriebes nach § 5 II, III Ziff. 2 VAG zur Genehmigung einzureichen.

Unter Berücksichtigung dieser Abgrenzungskriterien sind daher die "Besonderen Bedingungen" des DLP entgegen ihrer Bezeichnung als Allgemeine Versicherungsbedingungen anzusehen[2]. Sie tragen generelle Züge und sorgen für eine Typisierung des Luftfahrt-Versicherungsgeschäfts. Daß sie sich auf verschiedene Arten von Luftfahrzeugen beziehen, bedeutet nur, daß sich die Typisierung auf eben dieses, aus technischen Gründen geringfügigen Abweichungen unterliegende Luftfahrzeug erstreckt[3]. Sie sind mit Ausnahme der AKBLu genehmigungspflichtig[4].

III. Besonderheiten

Da eine Reihe von Bestimmungen der AHB und AUB naturgemäß für die Luftfahrtversicherung nicht zutreffen, andere aus bestimmten Gründen ausdrücklich in den BBLu aufgehoben worden sind, ist die Übersicht sehr erschwert. Auf die Dauer wird es daher nicht zu umgehen sein, ein einheitliches, speziell auf die Luftfahrtversicherung zugeschnittenes Bedingungsrecht entsprechend den AKB der Kfz-Versicherer zu schaffen[5].

Hervorzuheben sind insoweit die "Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Luftfahrzeugversicherung" des Schweizer Pools für Luftfahrt-

1) Bruck-Möller, Einl. Anm. 21
2) Bruck-Möller, Einl. Anm. 16, S. 49
3) Die jeweils für 1 Jahr abgeschlossenen Flotten-Verträge der DLH werden hingegen als Besondere Bedingungen zu werten sein, Bruck-Möller, Einl. Anm. 16
4) Bruck-Möller, Einl. Anm. 16
5) für eine gewisse Annäherung der Kasko- u. Haftpflichtpolicen offenbar auch Wimmer in Festschrift für A. Meyer, S. 144

versicherungen, die mit Ausnahme der Haftpflichtversicherung für Fallschirmspringer, Fluglehrer, Flugveranstaltungen, Flugplätze und Fluggruppen, ein einheitliches Bedingungsrecht für die Luftfahrtrisiken darstellen.

Für eine Zusammenfassung besonders geeignet wären die Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsbedingungen (BBLu U und H), die weitgehend übereinstimmen. Auf den bei AKB gemachten Erfahrungen aufbauend, ließen sich auch die dort gemachten Fehler, wie vielfache Wiederholung und unscharfe Trennung einzelner Begriffe, vermeiden.

Vorerst scheint allerdings in den Kreisen der Luftfahrtversicherer hierzu keinerlei besondere Neigung zu bestehen. Dies ist in gewisser Weise verständlich, wenn man weiß, wie kompliziert das Genehmigungsverfahren des Bundesaufsichtsamtes ist. Klarheit und Allgemeinverständlichkeit des Bedingungsrechts liegt aber nicht zuletzt auch im Interesse der Versicherer, denn es hilft, das Prozeßrisiko zu verkleinern[1].

§ 7 Der Schutzbereich des § 158 c VVG und seine Grenzen

Die wichtigste nur dem Schutz des Geschädigten dienende Bestimmung ist mit § 158 c VVG geschaffen worden. Diese Vorschrift setzt einen Schlußpunkt in dem eingangs skizzierten Streben von Lehre, Rechtsprechung und Versicherungspraxis, die Stellung des Drittgeschädigten in der Haftpflichtversicherung zu verbessern. Die der Haftpflichtversicherung wesensgemäße Aufgabe, den Versicherten vor einem Zugriff von geschädigten Dritten auf sein Vermögen zu befreien, wurde damit völ-

1) Die - wie später noch näher zu erläutern ist - unklare Formulierung mancher Klauseln kann weitreichende Folgen haben. Konnte nämlich der VN den Charakter einer Obliegenheit nicht erkennen, weil sie formell als Ausschlußtatbestand gestaltet ist, so kann die Verletzung dieser Klausel möglicherweise nicht als schuldhafte Obliegenheitsverletzung i.S. des § 6 VVG anzusehen sein, weil die Verpflichtung zu einem bestimmten Verhalten nicht erkennbar war, so BGH v. 25.4. 1955 - II ZR 6/54 - in VersR 1955/340.

lig zurückgedrängt. Statt dessen wurden Wege beschritten, die teilweise in das Gebiet der öffentlichen Fürsorge führen.

A. Rechtsnatur

1. Vorbilder

Gewisse Vorbilder für diese Vorschrift waren schon vorhanden. So sind Parallelen zwischen § 158 c VVG und der Haftung des Versicherers in der Feuerversicherung dem Realgläubiger gegenüber unverkennbar[1]. Ferner bestehen Ähnlichkeiten mit ausländischen Spezialgesetzen[2], insbesondere mit einer entsprechenden Vorschrift der schwedischen Kfz-Haftpflichtversicherung[3].

Jahre vor Einführung des Pflichtversicherungsgesetzes gab es schon im Bedingungsrecht der deutschen Kfz-Haftpflichtversicherung einen ähnlichen Fall. Nach Ziff. 2 der Zusatzbedingungen der damaligen Gothaer Allgemeinen Versicherungsbank a.G. blieb die Verpflichtung des Haftpflichtversicherers auch dann bestehen, wenn der Versicherungsnehmer fahrlässig eine Obliegenheit verletzt hatte. Außerdem kam in bestimmten Fällen des Erlöschens des Vertrages eine 14-tägige Nachfrist zum Zuge, ehe der Versicherer leistungsfrei wurde[4].

Hierauf aufbauend sollte durch die Bestimmung des § 158 c VVG gewährleistet werden, daß der Geschädigte auch in den Fällen geschützt bleibt, in denen kein ordnungsgemäßes Vertragsverhältnis zustandegekommen ist

---

1) Prölß, Anm. 1 zu § 158 c; Hagemann in DR 1939/2036

2) Übersicht über die älteren ausl. Regelungen bei Jannott, Kfz-Haftpflichtrecht und -versicherung, S. 66 ff; vgl. auch Süss, Die Privatversicherung im Kriege, S. 221 u. 225

3) Schwedisches Gesetz über die Kfz-HV v. 10.5.1929; vgl. auch Malchow, S. 8 ff m.w.N.

4) Hagen, Neue Wege in der Kraftfahrzeugversicherung, S. 18 ff; Sieg, Ausstrahlungen der HV, S. 78

oder aber ein ordnungsgemäß zustandegekommenes später aus irgendeinem Grunde erloschen ist[1].

---

1) In der durch Gesetz v. 5.4.1965 geänderten Form lautet § 158 c VVG nunmehr:

I Ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung dem Versicherungsnehmer gegenüber ganz oder teilweise frei, so bleibt gleichwohl seine Verpflichtung in Ansehung des Dritten bestehen.

II Ein Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses zur Folge hat, wirkt in Ansehung des Dritten erst mit Ablauf eines Monats, nachdem der Versicherer diesen Umstand der hierfür zuständigen Stelle angezeigt hat. Das gleiche gilt, wenn das Versicherungsverhältnis durch Zeitablauf endigt. Der Lauf der Frist beginnt nicht vor der Beendigung des Versicherungsverhältnisses. Die Vorschriften dieses Absatzes gelten nicht, wenn eine zur Entgegennahme der Anzeige nach Satz 1 zuständige Stelle nicht bestimmt ist.

III Der Versicherer haftet nur im Rahmen der amtlich festgesetzten Mindestversicherungssummen und der von ihm übernommenen Gefahr.

IV Der Versicherer haftet nicht, wenn und soweit der Dritte in der Lage ist, Ersatz seines Schadens von einem anderen Schadensversicherer oder von einem Sozialversicherungsträger zu erlangen.

V Trifft die Leistungspflicht des Versicherers nach den Absätzen 1 oder 2 mit einer Ersatzpflicht auf Grund fahrlässiger Amtspflichtverletzung zusammen, so wird die Ersatzpflicht nach § 839 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches nicht dadurch ausgeschlossen, daß die Voraussetzungen für die Leistungspflicht des Versicherers vorliegen. Satz 1 gilt nicht, wenn der Beamte nach § 839 des Bürgerlichen Gesetzbuches persönlich haftet.

VI Ein Recht des Dritten, den Versicherer unmittelbar in Anspruch zu nehmen, wird durch diese Vorschrift nicht begründet."

II. Theorien zur Rechtsnatur

Die Rechtsnatur des § 158 c VVG war von Anfang an heftig umstritten. Seitdem allerdings Möller den Fragenkomplex eingehend dargestellt hat[1] und der von ihm aufgezeigte Lösungsweg später von Malchow weiter ausgebaut worden ist[2], hat der Meinungsstreit einen gewissen Abschluß gefunden[3]. Deswegen soll auch nur kurz auf die verschiedenen Lösungsversuche eingegangen werden.

Es zeigt sich bei unbefangener Betrachtung, daß die rechtliche Konstruktion keine andere ist, als in den Fällen, in denen ein bestimmtes Verhalten unter Vertragspartnern andere Wirkungen als gegenüber Dritten zeitigt, wie es beispielsweise in den §§ 405, 407 ff, 1128 Abs. 2 BGB, 102 VVG, 36 Abs. 1 SchiffsRG u.a. der Fall ist. Da der Geschädigte weder den Haftpflichtanspruch gegen den Versicherer richten kann, noch einen Versicherungsanspruch im eigentlichen Sinne erwirbt, wird weder das für die Haftpflichtversicherung typische Trennungsprinzip aufgegeben, noch eine "Versicherung für fremde Rechnung" geschaffen. Davon ausgehend wird auf verschiedene Weise versucht, die zugunsten des Drittgeschädigten geschaffene Vorschrift des § 158 c VVG in das geltende Recht einzuordnen.

a) Rechtsscheinstheorie

Gestützt auf die amtliche Begründung zum Pflichtversicherungsgesetz, die von einer Art Rechtsschein spricht[4], vertreten eine Reihe von Autoren die Ansicht, mit der Fiktion des § 158 c VVG sei der Rechtsschein eines gültigen Versicherungsvertrages geschaffen worden[5].

---

1) in VersR 1950/3 ff.
2) Die rechtliche Stellung des geschädigten Dritten im Fall des § 158 c VVG, ungedr. Diss. Hamburg 1951, S. 18-49, insbes. S. 33 ff, 49
3) Wimmers, S. 10.
4) abgedr. in DJ 1939/1771 ff (1774)
5) Thees, in DJ 1939/1767; Hagemann, in DR 1939/2036; Gülde-Schmidt-Rose, Anm. 7 zu § 158 c

Dagegen läßt sich zwar nicht einwenden, daß es an einer Kundbarmachung der Scheinrechtslage fehle[1]. Da für jedes zugelassene Luft- oder Kraftfahrzeug grundsätzlich eine Versicherung bestehen muß[2], geschieht die Kundbarmachung durch die Zulassung[3]. Diese Theorie scheitert aber letztlich daran, daß der Rechtsschein nur im rechtsgeschäftlichen Verkehr von Bedeutung ist, während die Ansprüche der Drittgeschädigten hier aus unerlaubter Handlung herrühren. Zudem ist nach geltendem Recht stets Voraussetzung für den Eintritt einer Scheinrechtslage der gute Glaube dessen, der sich darauf beruft. Im Falle des § 158 c VVG kommt es nicht auf den guten Glauben an. Der Geschädigte bleibt auch dann berechtigt, wenn er positiv das Nichtbestehen des Versicherungsschutzes kennt.

Dennoch läßt sich nicht bestreiten, daß insbesondere in den Fällen des § 158 Abs. 2 VVG Rechtsscheinsgesichtspunkte mitspielen.

b) Bürgschaftstheorie

Prölß hatte zunächst das Wesen des § 158 c VVG mit strukturellen Leitgedanken des Instituts der Bürgschaft zu erklären versucht[4], jedoch bald einschränkend festgestellt, daß er damit lediglich den rechtspolitischen Zweckgedanken der Vorschrift erklären wolle, keineswegs aber eine Identität befürworte[5].

Er hat später seine Ansicht ausdrücklich aufgegeben[6]. Auf die rechtlichen Bedenken gegenüber dieser Konstruktion braucht daher nicht eingegangen zu werden[7].

---

1) so aber Sieg, Ausstrahlungen der HV, S.158; Möller in VersR 1950/4
3) Malchow, S. 28; Wimmers, S. 11
2) zu den Ausnahmen bei der Versicherungspflicht, Prölß, Anm. 1 zu § 158 b VVG
4) bis zur 6. Auflage seines Kommentars in Anm.1 zu § 158 c VVG
5) in einer Anm. zum Urteil des BGH v. 8.10.1952 in VersR 1952/369; in Anm. 1 zu § 158 c VVG ab 6. Aufl.
6) in Anm. 1 zu § 158 c VVG
7) eingehend hierzu Möller, in VersR 1950/4; Sieg, Ausstrahlungen der HV, S. 158 u. 159; Malchow aaO. S. 20 ff

c) Theorien der Geschäftsführung ohne Auftrag

Zur rechtstheoretischen Deutung wird ferner das Institut der Geschäftsführung ohne Auftrag mit der Begründung herangezogen, der Versicherer, der im Rahmen des § 158 c Abs. 1 VVG über die ihm vertraglich auferlegte Leistungspflicht hinaus eine Leistung erbringe, führe ein Geschäft des VN[1].

Wie aber noch zu zeigen ist, leistet der Versicherer nicht im Interesse des VN, sondern erfüllt eine ihm kraft Gesetzes auferlegte eigene Verpflichtung. Er ist überdies zu der angeblichen "Geschäftsführung" nach § 158 c VVG ausdrücklich berechtigt, während die fehlende Berechtigung gerade das entscheidende Kriterium der Geschäftsführung ohne Auftrag ist[2]. Auch gibt § 158 c VVG dem Dritten die Möglichkeit, den Versicherer zu dieser "Geschäftsführung" zu zwingen, während bei der eigentlichen Geschäftsführung ohne Auftrag der Geschäftsführer niemals gegen seinen Willen zur Geschäftsführung angehalten werden kann[3].

d) Gewährleistungstheorie

Anders wiederum sieht v. Gierke das Wesen dieser Vorschrift in einer "eigenartigen, mittelbaren Gewährleistung des Versicherers aus einem formal gültigen Haftpflichtversicherungsverhältnis"[4].

Wäre aber § 158 c VVG eine echte Gewährleistung - und sei es auch nur eine mittelbare - so hätte dies zwangsläufig zur Folge, daß der Dritte einen unmittelbaren selbständigen Anspruch gegen den Versicherer richten könnte[5], was aber Abs. 5 ausdrücklich ausschließt. Die

1) Thees, in ZVW 1940/18; andeutungsweise auch Thees-Hagemann, Anm. 1 zu § 158 f
2) Möller, in VersR 1950/4; Sieg, Ausstrahlungen der HV, S. 159 u. Anm. 408
3) Malchow, S. 25 m.w.N.
4) Versicherungsrecht, S. 319 f
5) Möller, in VersR 1950/4; Malchow, S.24; Wimmers, S.13; Sieg, S.159

Ansicht muß vollends in den Fällen scheitern, wo überhaupt kein gültiges Versicherungsverhältnis vorliegt. Eine "Gewährleistung" ist hier nicht mehr denkbar, gleichwohl haftet der Versicherer nach § 158 c Abs. 2 VVG[1].

e) Theorie einer Entziehungssperre

Sieg sieht in § 158 c VVG eine Erweiterung des in § 156 VVG enthaltenen Grundgedankens, nämlich eines Veräußerungsverbotes im Sinne des § 135 BGB, wobei § 158 c VVG als Entziehungssperre noch über die in § 156 VVG enthaltene Verfügungssperre hinausgeht[2].

Soweit die in § 158 c Abs. 1 VVG geregelten Fälle im Rahmen des § 156 VVG bleiben, läßt sich diese Ansicht halten. Sie scheitert aber an den rechtlichen Besonderheiten des § 158 Abs. 2 VVG, denn hier handelt es sich um Fälle, wo niemals ein Versicherungsanspruch entstanden ist, über den hätte verfügt werden können. Für ein Verfügungsverbot ist daher kein Raum[3].

f) Haftungstheorie

Möller hat das Wesen des § 158 c VVG aus der Unterscheidung von Schuld, Verurteilbarkeit und Haftung zu erklären versucht[4]. Aus § 158 c Abs. 5 a.F., heute Abs.6, ergäbe sich, daß dem geschädigten Dritten von dem Versicherer nichts geschuldet werde. Deshalb könne der Dritte auch nicht im

---

1) Malchow, S. 24

2) Sieg, Ausstrahlungen der HV, S. 173 - 183; ähnlich wohl auch Wussow, Das Unfallhaftpflichtrecht, Rdn. 1153; Jannott, Der soziale Gedanke in der HV, S. 10, der von einem "Verzicht auf die Einreden" spricht.

3) Möller, in VersR 1950/4; Malchow, S. 27; Wimmers, S. 14

4) Möller, in VersR 1950/4; ihm folgend Malchow, S. 28-49, offenbar im Anschluß an die Vertragslehre Müllereiserts (Vertragslehre, Stuttgart, 1947), der zwischen Schuldbegründungs- u. Haftungsvertrag unterscheidet.

Wege einer Leistungsklage gegen den Versicherer vorgehen. Andererseits sei aber dem geschädigten Dritten eine Zugriffsmöglichkeit auf das Vermögen des Versicherers eröffnet, der daher im rechtstechnischen Sinne des Wortes "hafte". Diese Haftung werde auf einem Umweg realisiert, der in der Pfändung der in Wahrheit nicht bestehenden und lediglich fingierten Forderung des VN gegen den Versicherer bestehe. Es werde demnach dem geschädigten Dritten eine fingierte Forderung des VN als Zugriffsobjekt zur Befriedigung seiner Schadensersatzansprüche zur Verfügung gestellt.

Der von Möller unternommene Lösungsversuch ist später von Malchow konsequent ausgebaut worden[1]. Er vermag am klarsten und dogmatisch am saubersten das Wesen der Vorschrift zu deuten. Wie Wimmers nachgewiesen hat, sind allerdings auch hier Einwände möglich[2]. So ist unserer Rechtsauffassung die Begründung einer reinen Haftung ohne Schuld ansich fremd. Die Trennung ist daher ohne Bedeutung[3]. Die Begriffe Haftung und Schuld sind vielmehr reine Ordnungsbegriffe, zu einer vertiefenden Darstellung des inneren Wesens eines Schuldverhältnisses geeignet, bei der Lösung praktischer Streitfragen aber nicht zu überschätzen[4].

Wenn somit eine völlige Einordnung der Vorschrift in herkömmliche Begriffe nicht gelingt, so vermag dieses Ergebnis nicht zu überraschen. Der Gesetzgeber ist mit Schaffung des § 158 c VVG neue Wege gegangen, um eine sozialpolitische Aufgabe, nämlich Schutz der Verkehrsopfer, zu lösen. Dem gegenüber werden dogmatische Einordnungsversuche notwendigerweise immer irgendeinen logischen Bruch aufweisen müssen und irgendwie gekünstelt sein[5].

---

1) Malchow, S. 34 - 49
2) Wimmers, S. 15 u. 16
3) Palandt, Anm. 3 Einleitung vor § 241
4) Enn.-Lehmann u.a., Schuldrecht, S. 13
   Wimmers, S. 16
5) Prölß, Anm. 1 zu 158 c VVG

g) Neuordnungsvorschläge

Diese Feststellung braucht aber nicht dazu zu führen, daß die Vorschrift - wie Keßler meint[1] - einer Änderung unterzogen werden müßte. Keßler stützt seine Ablehnung vor allem darauf, daß das Gesetz eine Schuld des Versicherers fingiere, ohne daß in Wahrheit ein Verpflichtung begründet worden sei. Der Versicherungsanspruch sei ausschließlich zugunsten des am Vertrage überhaupt nicht beteiligten Dritten fingiert. Diese Fiktion genüge aber nicht, um eine Leistung des Versicherers an den Dritten zu rechtfertigen. Da nur bestehende Rechte gepfändet werden könnten, könne auch kein wirksames Pfandrecht bestehen, wenn der Dritte diese fingierte Forderung pfänden und sich überweisen lasse. Infolgedessen leiste der Versicherer im Ergebnis ohne Rechtsgrund.

Zwar ist Keßler zuzugeben, daß an sich eine Fiktion zur Begründung einer Leistung nicht ausreicht. Er vergißt aber zu prüfen, ob nicht ein die Fiktion rechtfertigender Rechtsgrund vorliegt[2]. Im übrigen ist § 158 c VVG nicht der einzige Fall, in dem der Gesetzgeber dem Gläubiger nur eine fingierte Forderung als Zugriffsobjekt zur Verfügung stellt[3], wie § 850 h Abs. 2 ZPO zeigt[4].

h) Eigene Ansicht

Mehr, als das Wesen der Vorschrift des § 158 c VVG zu erhellen und zu veranschaulichen, braucht in den eingangs geschilderten Einordnungsversuchen nicht gesehen zu werden. Das Versicherungsrecht kennt eine Fülle von Regelungen, wo der Gesetzgeber aus bestimmten Gründen in unterschiedlicher Weise und ungeachtet dogmatischer Grenzen Korrekturen vorgenommen hat, um Härten zu mildern und insofern "den Versicherungsgedanken zu ergänzen", der volkswirtschaftlichen und teilweise sozialpolitischen Aufgabe der Versicherung entsprechend.

---

1) Zur Einordnung der HV, in IherJahrb. Bd. 88/239 ff
2) gegen Keßler ausführlich Sieg, aaO. S. 157
3) so aber Keßler in IherJahrb. Bd. 88/312
4) Malchow, S. 19

So heißt es beispielsweise in einer Vielzahl von Fällen,"der Versicherer ist von der Verpflichtung zur Leistung frei", "die Verpflichtung bleibt jedoch bestehen", §§ 21, 25 Abs. 2, 71 Abs. 2, 102 Abs. 1, 114 Abs. 2, 169 VVG, bzw. "er bleibt verpflichtet", § 62 Abs. 2 VVG.

Mit diesem Hinweis soll nicht eine bestimmte Parallelität betont, sondern nur ein Grundprinzip des Versicherungsrechts herausgestellt werden, das in § 158 c VVG seine spezielle Ausprägung entsprechend der Zielsetzung der Pflichtversicherung erhalten hat. Der h.M., die von einer Fiktion spricht[1], ist daher im Ergebnis beizupflichten, allerdings nicht deshalb, weil eine befriedigende Deutung der Rechtsnatur dieser Vorschrift nicht möglich, sondern weil sie nicht nötig ist.

Soweit es zur Befriedigung des geschädigten Dritten erforderlich ist, wird der Versicherungsvertrag und ihm folgend der Befreiungsanspruch des VN

---

1) Fleischmann, in Festgabe für Prölß, S. 80; Fromm, S. 263; Hartung, Die allgemeine HV, S. 153 ff (160), wonach eine soziale Schutzwirkung unter Mitwirkung eines fremden Versicherungsverhältnisses rechtliche Gestalt annimmt; Mattern-Raisch, Atomgesetz, Anm. 7 zu § 15 AtomG, S. 159; Roeder in DÖV 1941/289 (317); Süss, Die Privatversicherung im Kriege, S. 221; Schultz, Die Stellung des geschädigten Dritten in der HV, S. 67 ff (72); Thees-Hagemann, Anm. 2 a zu § 158 c, S. 265;

Auch die Rspr. nimmt überwiegend die Fiktion des Fortbestehens des Versicherungsverhältnisses an. Aus den Urteilen des BGH ist dies allerdings nur mittelbar zu folgern, da eine eindeutige Stellungnahme noch nicht nötig war: BGHZ 24/308 = VersR 1957/442 (444), E.v. 27.5.1957 - II ZR 132/56-; BGHZ 25/330 = VersR 1957/729, E.v. 17.10.1957 - II ZR 39/56-; BGHZ 26/133 = VersR 1957/814, E.v. 28.11.1957 - II ZR 325/56-; BGHZ 28/244 = VersR 1958/830, E.v. 23.10.1958 - II ZR 54/57 -; BGH in VersR 1962/1147 - II ZR 25/60-.
Ausdrücklich erwähnt wird die Fiktion von: KG v. 11.4.1957 - 4 U 2234/56 in VersR 1957/593 -; OLG Köln v. 12.1.1960 - 9 U 55/59 in VersR 1960/410 -; OLG Düsseldorf, Beschl. v. 17.3.61 - 4 W 281/60 in VersR 1961/976 (977)-.

dergestalt als fortbestehend fingiert, als ob die auf Grund tatsächlicher Mängel entstandenen Einwendungen nicht entstanden wären. Insoweit wird der Versicherungsanspruch "objektiviert"[1].

Die Vorschrift beachtet, daß der Versicherer ein Haftpflichtversicherer ist und daß das Trennungsprinzip, d.h. die Unterscheidung von Haftpflicht- und Deckungsverhältnis aus wohlerwogenen Gründen die Haftpflichtversicherung beherrscht. Aus diesen Gründen bot sich für den Gesetzgeber gleichsam von selbst die Fiktion "in Ansehung des Dritten" an. Der Vorwurf, es handele sich dabei um eine rechtstechnische Krücke[2], geht fehl. Es bedarf immer einer rechtstechnischen Hilfe, um ein krankes Vertragsverhältnis einem Dritten nutzbar zu machen[3].

Die Regelung ist somit lediglich daran zu messen, ob das mit ihr bezweckte Ziel erreicht wird.

B. Haftungsschema des § 158 c VVG

§ 158 c VVG betrifft Fälle, in denen einmal ein wirksamer Versicherungsanspruch vorliegt, der Versicherer aber zur Leistung im konkreten Fall nicht verpflichtet ist, § 158 c Abs. 1, zum anderen die Fälle, bei denen gewisse Umstände das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses zur Folge haben, § 158 c Abs. 2.

Voraussetzung ist immer, daß ein Versicherungsanspruch überhaupt hätte entstehen können. Wo eine Verpflichtung zur Leistung von vornherein ausgeschlossen ist, ist weder eine Befreiung von dieser Verpflichtung noch deren Aufrechterhaltung begrifflich möglich. Das wird in Abs. 3 noch einmal ausdrücklich klargestellt.

---

1) Prölß, Anm. 1 zu § 158 c
2) Prölß, in Internationale rechtliche Aspekte der Kfz-HV, S. 12; Fleischmann in Festgabe für Prölß, S. 82 u. 85
3) Möller, in ZfVW 1963/414

I. Tatbestandliche Voraussetzungen

a) Schutz Dritter bei Leistungsfreiheit des Versicherers nach § 158 c Abs. 1

§ 158 c Abs. 1 fingiert eine Verpflichtung des Versicherers für die Fälle, in denen der Versicherer an sich "von der Verpflichtung zur Leistung frei ist". Der Begriff "von der Verpflichtung zur Leistung frei" entstammt dem bürgerlichen Recht und ist in diesem Sinne zu verstehen[1].

1) Fälle einer Leistungsfreiheit

Da sich die Formulierung mit der typischen Umschreibung der Folgen von Obliegenheitsverletzungen deckt, §§ 6 Abs. 1, 25 Abs. 1, 62 Abs.2 VVG, liegt der Schluß nahe, daß die Vorschrift nur für Obliegenheitsverletzungen in Betracht kommt[2].

Entsprechend der vorstehend angezeigten Zielsetzung der Pflichtversicherung knüpft jedoch § 158 c Abs. 1 bewußt die Rechtsfolge des fingierten Versicherungsanspruchs nur deshalb an das Tatbestandsmerkmal der Leistungsfreiheit an, um eine möglichst große Zahl versicherungsrechtlicher Vertragsfolgen in Ansehung des Dritten auszuschalten, ohne daß es darauf ankommt, welches die Gründe für die Leistungsfreiheit im einzelnen sind[3]. Der Begriff der Leistungsfreiheit ist daher weit auszulegen[4]. Sie kann verschiedenster Art sein[5].

Hauptanwendungsfall sind allerdings sämtliche Arten von Obliegenheiten, vertraglicher oder gesetzlicher Natur[6]: die Verletzung der Anzeige-

1) §§ 273, 275, 776, 1165, 1181 Abs. 2 BGB, Prölß Anm. 9 zu § 6
2) so wohl Jannott, Zur Vervollkommnung der HV, S. 15
3) Prölß Anm. 2 zu § 158 c; Pfefferkorn in DJ 1941/299; Thees-Hagemann Anm. 1 zu § 158 c
4) Möller, in DAR 1955/14
5) statt aller Prölß, Anm. 2 zu § 158 c mit Beispielen
6) Prölß, Anm. 2 zu § 158 c; Sieg, Ausstrahlungen der HV, S. 153

pflicht nach §§ 28, 33, 71, der Abwendungs- und Minderungspflicht des § 62, der Prämienzahlungspflicht nach §§ 38 Abs. 2, 39 Abs. 2 oder die der vertraglich vereinbarten Verpflichtung im Sinne des § 154 Abs. 2 VVG, den Dritten nicht vorher zu befriedigen oder seinen Anspruch anzuerkennen.

Sofern der Eintritt dieser Umstände zu einer völligen Leistungsfreiheit des Versicherers führt, kommt für das Verhältnis von Dritten und Versicherer die Bestimmung des § 158 c Abs. 1 ausschließlich zum Zuge. Tritt nur eine teilweise Leistungsfreiheit ein, so haftet der Versicherer nach Abs. 1 nur insoweit, als seine Leistungsverpflichtung erloschen ist[1]. Das folgt schon aus dem Wortlaut "ganz oder teilweise". Im übrigen vollzieht sich alles nach dem Vertrage. § 158 c findet insoweit keine Anwendung. Deshalb kann der Versicherer weder den VN nach § 158 f regresspflichtig machen, noch sich Dritten gegenüber auf § 158 e berufen[2].

2) Keine Fälle einer Leistungsfreiheit

Da eine Befreiung von der Verpflichtung zur Leistung nur dann möglich ist, wenn eine Leistungsverpflichtung überhaupt in Betracht kommen kann, scheidet die Fiktion dort aus, wo bestimmte Gefahren oder Gruppen von Gefahrumständen von vornherein aus dem Deckungsbereich herausgenommen worden sind und die Verwirklichung dieser Gefahren oder Gefahrumstände die alleinige Ursache für den Eintritt des Schadensfalles gewesen ist[3]. Echte, also auf die Begrenzung objektiver Gefahren ausgerichtete Risikoausschlüsse sind auch dem geschädigten Dritten gegenüber wirksam, gleichgültig, ob sie vertraglich vereinbart worden sind oder auf dem Gesetz beruhen[4]. Der Grund für diese Einschränkung ist klar: Der

---

1) z.B. bei grobfahrlässiger Verletzung einer Obliegenheit i.S. der §§ 6, Abs. 3, 62 VVG

2) Malchow, S. 63

3) Gülde-Schmidt-Rost Anm. 1 zu § 158 c; Malchow, S. 61 u. 62; Möller, in DAR 1955/14; Prölß, Anm. 2 zu § 158 c; Sieg, Ausstrahlungen der HV, S. 153

4) zur Grenzziehung S. 106 ff dieser Arbeit

Versicherer soll bei einem mangelhaften Deckungsverhältnis nicht stärker belastet, der Dritte nicht weiter begünstigt werden, als es bei einem mangelfreien der Fall wäre.

Ist der Befreiungsanspruch des Versicherungsnehmers gegen den Versicherer verjährt, so kann sich der Geschädigte ebenfalls nicht auf § 158 c berufen[1]. Das Ergebnis steht nicht im Widerspruch zu dem Schutzzweck dieser Norm, denn die Verjährung gehört nicht zu den typisch versicherungsrechtlichen Tatbeständen der Leistungsfreiheit, die § 158 c erfassen will. Außerdem gibt die Verjährung dem Versicherer nur eine peremptorische Einrede, auf Grund derer er die Leistung verweigern kann, ohne daß die Leistung auch erlischt[2].

In der Regel wird die nach § 12 Abs. 1 bestehende zweijährige Frist ausreichen. Dem Geschädigten bleibt es zudem unbenommen, durch eine Feststellungsklage die drohende Verjährung zu unterbrechen[3]. Insoweit kann sich der Geschädigte selbst helfen, während es Sinn und Zweck des § 158 c ist, nur da einzugreifen und die Verpflichtung des Versicherers als fortbestehend zu fingieren, wo der Dritte schutzbedürftig ist[4].

b) Schutz Dritter bei Nichtbestehen oder Beendigung des Versicherungsvertrages nach Abs. 2

1. Fälle des Nichtbestehens

Sie liegen immer dann vor, wenn ein Vertragsverhältnis nicht zustandegekommen ist, sei es, daß es infolge Geschäftsunfähigkeit nach §§ 104,

---

1) Bruck-Möller, Anm. 10 zu § 12; Malchow, S. 64, Möller, in DAR 1955/14; Prölß, Anm. 2 zu § 158 c; Sieg aaO. S. 153; Thees-Hagemann, Anm. 1 zu § 158 c; Wimmers, S. 22; a.A. OLG München v. 12.3.59 - 1 U 1545/58 in VersR 59/607

2) Malchow, S. 64

3) Sieg, Ausstrahlungen der HV, S. 153

4) Nach Ablauf der Klagefrist i.S. des § 12 Abs. 3 kommt § 158 c jedoch zum Zuge, Bruck-Möller, Anm.48 zu § 12; v. Gierke, Vers S. 319; Prölß, Anm. 2 zu § 158 c; Sieg aaO. S. 153

105 BGB von Anfang an nichtig war, oder durch Anfechtung nach §§ 119, 123 BGB, § 22 VVG mit ex tunc Wirkung vernichtet wurde[1].

2. Fälle der Beendigung

Zu den Umständen der Beendigung gehören die Kündigung, vertragliche Aufhebung, Beendigung durch Zeitablauf, sowie der Fall des Erlöschens und des Rücktritts[2].

Da die Zulassung für Motorflugzeuge grundsätzlich nur für ein Jahr erfolgt, wird die Halter-Haftpflichtversicherung ebenfalls nur auf Jahresdauer geboten. Die Versicherungsscheine enthalten die übliche Kündigungsklausel. Dadurch ist gewährleistet, daß sich die Verträge automatisch von Jahr zu Jahr verlängern, bis fristgerechte Kündigung erfolgt oder das Risiko wegfällt, indem das Luftfahrzeug beispielsweise nicht mehr zugelassen wird.

Im Ausnahmefall wird die Kündigungsklausel gestrichen oder bei Vorliegen einer vorläufigen Fluggenehmigung nur kurzfristiger Versicherungsschutz gewährt. In diesem Fall geben die einzelnen Poolmitglieder bei Übersendung des Versicherungsscheines und der Versicherungsnachweis-Druckschriften dem Luftfahrtbundesamt gem. § 104 LuftVZO den endgültigen Ablauf bekannt. Damit muß das Luftfahrtbundesamt diese Vorgänge unter Termin nehmen und rechtzeitig eingreifen. Durch Rundschreiben der Versicherer wurde jedoch darauf hingewiesen, daß aus technischen Gründen die Mitteilung erst mit dem Zeitpunkt des Vertragsablaufes erfolgen kann. Die Kontrolle obliegt also letztlich dem Versicherer, der dafür auch haftet.

---

1) einhellige Ansicht, statt aller Prölß, Anm. 3 zu § 158 c

2) h.M.; a.A. wohl nur Prölß, Anm. 3 zu § 158 c, der den Rücktritt als Fall des Nichtbestehens ansieht. Für die praktische Handhabung des § 158 c ist das jedoch unerheblich, da die rechtliche Wirkung dieselbe ist.

Umstritten sind lediglich die Fälle, in denen es von Anfang an nicht zu einem ordnungsgemäßen Vertragsabschluß gekommen ist.

Einigkeit besteht darüber, daß § 158 c Abs. 2 nicht anwendbar ist, wenn der Versicherer den Antrag des Antragstellers von Anfang an ablehnte[1]. Zweifelhaft ist aber der Fall, wo dem Antragsteller die Versicherungsbestätigung ausgehändigt worden ist, der endgültige Vertragsabschluß jedoch unterblieb. Regelmäßig, aber nicht ausschließlich, wird in einer solchen Bestätigung eine vorläufige Deckungszusage zu sehen sein, so daß die Haftung ohnehin sofort beginnt[2].

Johannsen will nur dann eine Haftung des Versicherers annehmen, wenn der Systematik des § 158 c Abs. 2 folgend - Fälle typischer Abschluß- oder Leistungsstörungen des bürgerlichen Rechts den eigentlichen Vertragsabschluß verhindert hätten[3]. Es müsse somit nach der Vorstellung einer der beiden vertragschließenden Parteien der äußere Tatbestand eines abgeschlossenen Vertrages vorliegen, d.h. "der Anschein hierauf gerichteter übereinstimmender Willenserklärungen"[4].

Entgegen dieser Ansicht läßt sich die Lösung nicht nach bürgerlich rechtlicher Systematik, sondern nur nach Sinn und Zweck des Pflichtversicherungsgesetzes gewinnen.

Nach dem in § 158 c normierten Schutzprinzip zugunsten Dritter soll jedermann grundsätzlich davon ausgehen, daß ein zugelassenes Luft- oder Kraftfahrzeug ordnungsgemäß versichert ist.

---

1) Gülde-Schmidt-Rost, Anm. 2 und 7 zu § 158 c; Thees-Hagemann, Anm. 3a zu § 158 c, S. 268; Prölß, Anm. 3 zu § 158 c; Sieg, Ausstrahlungen der HV, S. 154, der allerdings von der prozessualen Seite zu diesem Ergebnis gelangt.

2) zur Wirkung der vorläufigen Deckungszusage Bruck-Möller, Anm. 93 zu § 1; Prölß, Anm. 3 Zusatz zu § 1

3) in VersArch 1956/285 u. 286, sowie die dort in Anm. 31 u. 33 Genannten.

4) Gülde-Schmidt-Rost, Anm. 7 zu § 158 c

Daraus folgt, daß ein Umstand, der das Nichtbestehen des Versicherungsvertrages zur Folge hat, auch dann vorliegt, wenn ein solcher Vertrag rein äußerlich nicht abgeschlossen, das Luftfahrzeug aber dennoch zugelassen worden ist[1]. Nicht anders liegen die Fälle, in denen die Versicherungsbestätigung von einem falsus procurator ausgestellt worden ist[2]. Voraussetzung für die Zulassung des Luftfahrzeuges ist der Nachweis des Bestehens einer Haftpflichtversicherung. Voraussetzung für die Haftung des Versicherers nach § 158 c ist daher stets lediglich das Vorhandensein einer nach § 103 LuftVZO erforderlichen Versicherungsbestätigung, gleichgültig, aus welchen Gründen der eigentliche Vertragsabschluß nicht erfolgt ist[3].

Deutlich wird hier der in der amtlichen Begründung anklingende Rechtsscheinsgedanke[4]. Daß sich dagegen die Konstruktion des § 158 c aus Rechtsscheinsgesichtspunkten nicht erklären läßt, steht dem nicht entgegen. Es handelt sich hier nur um die Frage nach dem Haftungsumfang, die ausschließlich von dem gesetzgeberischen Motiv her beantwortet werden muß.

3) Frist der Haftung des Versicherers

Um die trotz Mängel im Versicherungsverhältnis fortbestehende Haftung des Versicherers in Ansehung des Dritten nicht übermäßig auszudehnen, sieht § 158 c Abs. 2 eine einmonatige Frist für die Weiterhaftung vor. Sie soll der Behörde Gelegenheit geben, das Luftfahrzeug aus dem Verkehr

---

1) entsprechend für die Bestätigungskarte nach § 29 b StVZO, Malchow, S. 69 f; einschränkend Prölß, Anm. 3 zu § 158 c; Thees-Hagemann, Anm. 3 zu § 158 b, S. 263; Fromm, S. 231; Möller, in DAR 1962/319; Wimmers, S. 24; Wussow, in ZfV 1956/273; a.A. Johannsen, in VersArch 1956/285

2) Möller, in DAR 1955/13; zustimmend trotz seiner vorstehend abweichenden Ansicht auch Johannsen, in VersArch 1956/288 Anm. 45; a.A. Prölß, Anm. 3 zu § 158 c

3) Malchow, S. 69

4) in DJ 1939/1774

zu ziehen, falls der Mangel des Versicherungsverhältnisses nicht beseitigt wird.

Die Frist beginnt, nachdem der Versicherer den Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsverhältnisses bewirkt, der zuständigen Behörde angezeigt hat. Diese, im vorliegenden Fall das Luftfahrtbundesamt, verfügt daraufhin, daß das Luftfahrzeug aus dem Verkehr zu ziehen und die Zulassungsurkunde einzuschicken ist. Es handelt sich um eine starre, der Klarstellung für und gegen jedermann dienende Frist[1]. Die Mitteilung über die Einleitung des Mahnverfahrens nach § 39 VVG genügt nicht, da der VN die Wirkung der Kündigung nach § 39 Abs. 3 Satz 3 VVG durch Prämienzahlung wieder inkraft setzen kann. Ebenso genügt nicht die Mitteilung über das bevorstehende Ende des Versicherungsschutzes. Die einmonatige Frist beginnt erst dann zu laufen, wenn die Mitteilung nach Vertragsende erfolgt.

c) Sonderfälle

1) Anzeigepflicht des Versicherers

In § 158 c Abs. 2 ist nur von der Anzeige des Versicherers, nicht aber auch von einer Verpflichtung hierzu die Rede. Diese Verpflichtung ist in § 104 LuftVZO geregelt. Hiervon ausgehend will insbesondere Prölß[2] die Anzeige des Versicherers nach Abs. 2 als "Pflicht gegen sich selbst", die nach § 29 c StVZO und § 104 LuftVZO als eine ihm im öffentlichen Interesse obliegende Anzeige werten[3].

---

1) Fromm, S. 267; Gülde-Schmidt-Rost, Anm. 11 u. 12 zu § 158 c; Stelzer, in VersR 1960/584; Thees-Hagemann, Anm. 3 b zu § 158 c entgegen der in der 1. Aufl. geäußerten Ansicht; Prölß, Anm. 5 zu § 158 c;
so auch BGH v. 1.12.1960 - II ZR 158/58 in VersR 1960/584 mit Anm. Rohde
a.A. Johannsen, in VersArch 1956/290, wonach es sich um eine äußerste Frist der Gefahrtragung handele, die mit der Stillegung des Fahrzeuges ende.

2) in Anm. 5 zu § 158 c; ders. in VersR 1954/323 u. 481

3) a.A. aber zu Recht die h.M.: Fromm, in VersR 1957/625; ders. in Kommentar S. 268; Möller, in DAR 1955/14; Thees-Hagemann, Anm. 3 b zu § 158 c, S. 270; Wussow, in VersR 1962/1035

Der Wortlaut des Gesetzes scheint die Ansicht Prölß zu stützen, indessen betreffen beide Anzeigen das Erlöschen der Pflichtversicherung. Sie sind ordnungsgemäß erstattet, wenn sie im gleichen Zeitpunkt abgegeben werden. Zwischen beiden besteht ein innerer Zusammenhang. Daraus muß gefolgert werden, daß die eine in der anderen aufgeht.

Für den Fall der Beendigung des Versicherungsverhältnisses hat der Gesetzgeber zum Schutze Dritter die Haftung des Versicherers um einen Monat verlängert, um den Versicherungsschutz neu regeln oder das Fahrzeug aus dem Verkehr ziehen zu können. Dieser aufeinander abgestellte Mechanismus wird durch die Anzeige des Versicherers über die Beendigung des Versicherungsschutzes in Bewegung gesetzt[1].

Träfe die Ansicht von Prölß zu, dann könnte dieses Zusammenspiel dadurch empfindlich gestört werden, indem der Versicherer durch eine Anzeige nach § 158 c Abs. 2 seine Haftung begrenzt, auch wenn er die nach § 104 LuftVZO geforderte Anzeige unterläßt. Der Dritte wäre nicht auf andere Weise geschützt, denn die Anzeigepflicht des § 104 LuftVZO stellt nur eine öffentlich rechtliche Pflicht des Versicherers dar, bei deren Verletzung er sich nach § 108 Abs. 1 Ziff. 14 LuftVZO strafbar macht. Die Unterlassung der Anzeige begründet dagegen kein Recht des Dritten, den Versicherer nach § 823 Abs. 2 BGB i.V. mit § 104 LuftVZO direkt in Anspruch nehmen zu können. Ihm gegenüber besteht keine Anzeigepflicht. § 104 LuftVZO ist kein Schutzgesetz i.S. des § 823 Abs. 2 BGB[2].

Es handelt sich daher nur um eine Anzeige. Die Unterlassung bewirkt die Weiterhaftung des Versicherers über die Monatsfrist des § 158 c Abs. 2 hinaus[3].

---

1) Fromm, S. 268 (für § 29 c StVZO)
2) Fromm, S. 268 f; Thees-Hagemann, Anm. 3 d zu § 158 c, S. 272; Prölß, Anm. 6 zu § 158 c; Wussow, Unfallhaftpflichtrecht, Rdn. 1161; a.A. ohne Begründung Oppikofer, Zur Entwicklung des privaten Luftversicherungsrechts, S. 10 Anm. 10
3) Fromm, S. 268; Thees-Hagemann, Anm. 3a zu § 158 c S. 269;

2) Eingriffspflicht der Zulassungsbehörde

Bislang war im Gegensatz zu § 29 d Abs. 2 StVZO[1] in der alten LuftVO keine Verpflichtung zum unverzüglichen Einschreiten für die zuständige Behörde normiert, wenn der Versicherungsschutz endet[2].

Deswegen war hier im Gegensatz zum Kfz-Recht zweifelhaft, ob der Dritte Amtshaftungsansprüche nach § 839 BGB i.V. mit Art. 34 GG geltend machen kann, wenn die Zulassungsbehörde schuldhaft das Fahrzeug nicht rechtzeitig aus dem Verkehr zieht und dadurch ein Schaden eintritt[3]. Durch § 10 Abs. 3 u. 4 LuftVZO ist diese Unklarheit behoben. Es heißt nunmehr ausdrücklich, daß die Zulassung zu widerrufen ist, wenn eine Anzeige nach § 104 LuftVZO eingeht.

Schreitet also die Zulassungsstelle gegen den Halter nicht oder verzögerlich binnen der Monatsfrist ein, während der Versicherungsschutz in Ansehung des Dritten noch besteht, so kann bei einem Schadensfall, der sich nach Ablauf eines Monats ereignet, neben der Haftung von Halter und Führer des Luftfahrzeuges auch noch die Haftung des Staates nach § 839 BGB i.V. Art. 34 GG in Betracht kommen, so daß der Dritte auch insoweit trotz Wegfalls der Haftung des Versicherers genügend geschützt bleibt.

---

1) § 29 d Abs. 2: "Erfährt die Zulassungsstelle durch eine Anzeige (§ 29 c) oder auf andere Weise, daß für das Fahrzeug zugunsten des Halters und des berechtigten Führers die vorgeschriebene Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung nicht besteht, so hat sie unverzüglich den Kraftfahrzeug- oder Anhängerschein oder - bei zulassungsfreien Fahrzeugen, - für die ein amtliches Kennzeichen zugeteilt ist - die amtliche Bescheinigung über die Zuteilung des Kennzeichens einzuziehen und das Kennzeichen zu entstempeln.

2) Nach den §§ 7, 14, 15 Abs. 3 LuftVO hieß es nur, daß die Zulassung des Luftfahrzeuges zurückgezogen wird.

3) Einhellig für das Kfz-Recht: Möller, in DAR 1955/14; Pienitz, S.302; Thees-Hagemann, Anm.3 c zu § 158 c, S.271; Wussow, Unfallhaftpflichtrecht, Rdn. 1173-1178 m.w.N.; derselbe in VersR 1963/1035; so auch die Rechtsprechung: BGH v.9.2.1956 - III ZR 196/54 - in VersR 1956/298; OLG Hamburg v.7.5.1954 - 1 U 435/53 in VersR 1954/300

II. Summenmäßige Grenzen

Durch Abs. 3, 1. Halbs. des § 158 c wird die Haftung des Versicherers auf die Mindestdeckungssummen des § 37 LuftVG beschränkt. Werden höhere Summen vereinbart, so kommt dies nur dann den Geschädigten zugute, wenn das Versicherungsverhältnis in Ordnung ist[1]. Ist es krank, so bleibt dem Dritten nur der Zugriff in Höhe der Mindestdeckungssummen auf den Versicherungsanspruch des Schädigers erhalten. Bei den darüber hinausgehenden Ansprüchen leben die Einwendungen des Versicherers aus dem Vertrage, die durch § 158 c Abs. 1 und 2 in Ansehung des Dritten eliminiert sind, wieder auf und können auch dem Dritten entgegengehalten werden[2].

Die Bestimmung zeigt, daß nicht Versicherung im eigentlichen Sinne, sondern Sicherung bestimmter notwendiger Ansprüche des Dritten das Merkmal des § 158 c ist[3]. Sie macht ferner deutlich, daß der Gedanke des Rechtsscheins, wenn auch nicht zur Erklärung der rechtstechnischen Konstruktion, so doch zur Erschließung des vom Gesetzgeber Gewollten herangezogen werden kann: Jeder Dritte darf und soll annehmen, daß ein Luftfahrzeug, bei dem die Gefährdungshaftung bis zu einer bestimmten Höhe summenmäßig begrenzt ist, auch stets bis zu dieser Höhe versichert ist. Für die Vereinbarung einer höheren Deckung bestehen keinerlei Anhaltspunkte, der Dritte ist insoweit auch nicht schutzbedürftig.

Im übrigen stellt § 158 c Abs. 3 noch einmal klar, daß die zeitlichen, örtlichen und sachlichen Grenzen der Gefahrtragung des Versicherers auch gegenüber dem Dritten gelten, daß die durch Gefahrumstandsausschlußklauseln ausgeklammerten Risiken von vornherein aus dem Geltungsbereich des § 158 c Abs. 1 und 2 ausscheiden[4].

---

1) Vielfach werden für die Luftfahrzeuge der DLH, des Bedarfsluftverkehrs und der großen Industriefirmen weitaus höhere Deckungssummen vereinbart.

2) Prölß, Anm. 8 zu § 158 c; Thees-Hagemann, Anm. 4 a zu § 158 c, S. 272

3) Malchow, S. 52; Wimmers, S. 27

4) Johannsen, in VersArch 1956/289; Gülde-Schmidt-Rost, Anm. 14 zu § 158 c; Hartung, Die allgemeine HV, S. 153; Prölß, Anm. 9 zu § 158 c; Thees, in DJ 1939/1767; Thees-Hagemann, Anm. 4 b zu § 158 c, S. 272

Die neu eingefügte Bestimmung des § 158 k VVG widerspricht dem nicht. Sie stellt lediglich klar, daß im Fall einer Veräußerung, § 158 h VVG, auch der über die festgesetzten Mindestversicherungssummen hinausgehende Teil der Deckung auf den Erwerber übergeht und daß ferner auch bei der Einbeziehung weiterer Mitversicherter oder durch Erweiterung des örtlichen Geltungsbereichs das Versicherungsverhältnis in seiner Gesamtheit den Vorschriften über die Pflichtversicherung unterliegt. Der Gesetzgeber wollte damit für diese Fälle eine Spaltung der Deckung und die früher damit zusammenhängenden Streitfragen vermeiden. Wie die amtliche Begründung zum Änderungsgesetz ausführt[1], bleibt aber die in § 158 c Abs. 3 VVG vorgesehene Begrenzung der Eintrittspflicht des an sich leistungsfreien Versicherers auf die festgesetzten Versicherungssummen unberührt.

III. Persönliche Grenzen

Die Frage nach dem Schutzbereich des § 158 c in persönlicher Hinsicht, also ob als Dritte im Sinne dieser Vorschrift auch Rechtsnachfolger, andere Versicherer, insbesondere auch Sozialversicherer angesehen werden können, war seit dem Inkrafttreten des Pflichtversicherungsgesetzes heftig umstritten[2]. Teilweise wollte man nur den unmittelbar Geschädigten durch die Fiktion des Fortbestehens der Haftung des Versicherers schützen[3], teilweise sollten außer den primär Anspruchsberechtigten alle Rechtsnachfolger einschließlich der Versicherer Dritte i.S. des § 158 c sein[4], wobei die letztere Ansicht wieder über die analoge Anwendung des im alten Abs. 4 enthaltenen Subsidiaritätsgrundsatzes zu einer Einschränkung kam[5].

Nachdem der BGH eine Reihe von Streitfragen klären konnte[6], bringt nunmehr die Neufassung des § 158 c eindeutig zum Ausdruck, daß dem

1) Deutscher Bundestag Drucksache IV 2252, S. 32; Prölß, VVG 15.Aufl. 1965, Anm. 2 zu § 158 k
2) ausführlich hierzu Malchow, S. 112 - 126; Wimmers, S. 32 ff
3) Feuerstein, in NZ 1941/519; Jacobi, in VersR 1951/222 ff; Pienitz, S.299
4) Prölß, Anm.4 zu § 158 c m.w.N.; Sieg, Ausstrahlungen der HV, S.236 f
5) Prölß, Anm. 10 zu § 158 c m.w.N.
6) Übersicht bei Prölß, Anm. 4 u. 10 zu § 158 c

Grundsatz der Pflichtversicherung entsprechend die Schutzwirkung dort endet, wo dem Geschädigten auf andere Weise die Realisierung seiner Ansprüche garantiert wird[1].

Als andere Schadenversicherer sind außer Haftpflicht- und Kaskoversicherern auch die Kranken- und Unfallversicherer anzusehen. Es ist nicht vorgeschrieben, daß der Geschädigte gegen diese anderen Versicherer zuvor im Wege der Klage und Zwangsvollstreckung vorgegangen ist.

Der neu eingefügte Abs. 5 verbessert ebenfalls die Stellung des aus § 158 c VVG ersatzpflichtigen Haftpflichtversicherer.

Nach bisherigem Recht war der nach § 158 c VVG haftende Versicherer nicht in der Lage, bei einem wegen fahrlässiger Amtspflichtverletzung für den Schaden mitverantwortlichen Beamten oder seinem Dienstherrn einen Ausgleich zu suchen. Es kam stets § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB zur Anwendung, wonach die Haftung für fahrlässige Amtspflichtverletzung entfällt, wenn der Verletzte auf andere Weise, hier also durch die Haftpflichtversicherung, Ersatz zu erlangen vermag. Wie die amtliche Begründung zur Neufassung mit Recht ausführt[2], erschien dieses Ergebnis nicht gerechtfertigt, weil der im Rahmen des § 158 c VVG leistende Haftpflichtversicherer nach dem Versicherungsvertrag an sich keine Leistung zu erbringen hätte, sondern lediglich im Interesse des Geschädigten durch Gesetz dazu gezwungen wird.

Auf Grund des neuen Absatzes 5 kann nunmehr der Haftpflichtversicherer in diesen Fällen nachträglich im Innenverhältnis den nach § 839 Abs. 1 Satz 1 BGB Ersatzpflichtigen zum Ausgleich heranziehen. Damit jedoch eine unbillige Verschlechterung der rechtlichen Stellung des Beamten selbst vermieden wird, gilt dieser Grundsatz nicht, wenn ein Fall der Staatshaftung nach Art. 34 GG nicht vorliegt, die Ausgleichspflicht gegenüber dem Haftpflichtversicherer daher ausnahmsweise den Beamten

1) BT Drucksache, IV 2252, S. 31
2) BT Drucksache aaO., S. 31.

persönlich treffen würde. Die Begründung geht also davon aus, daß zwischen dem öffentlichen Dienstherrn und dem Haftpflichtversicherer eine Gesamtschuld besteht, weshalb § 426 Abs. 1 BGB anwendbar ist. Nach Prölß soll hingegen der Haftpflichtversicherer auf Grund des § 158 f VVG gegen den VN vorgehen und den diesem verbliebenen Anspruch gegen den öffentlichen Dienstherrn pfänden und sich zur Einziehung überweisen lassen[1].

C. Die rechtliche Stellung des Dritten

I. Inanspruchnahme des Versicherers nach geltendem Recht

Betrachtet man auf Grund der vorstehenden Ausführungen die rechtliche Stellung des Dritten, so zeigt sich, daß zwischen Versicherer und Drittem ein Schuldverhältnis weder bestand noch durch § 158 c begründet wird. Der Dritte hat keinen Anspruch i.S. des § 194 Abs. 1 BGB gegen den Versicherer[2], er besitzt nicht einmal ein eigenes subjektives Recht[3]. § 158 c Abs. 5 bestimmt deshalb auch ausdrücklich, daß kein unmittelbares Forderungsrecht gegen den Versicherer entsteht.

Er ist jedoch insoweit "berechtigt", als ihm als Zugriffsobjekt die fingierte Forderung des VN gegen den Versicherer zur Verfügung gestellt wird, die er sich im Wege der Pfändung und Überweisung nutzbar machen kann[4].

Leistet der Versicherer demnach nicht freiwillig, so ist der Geschädigte gezwungen, zunächst gegen den Schädiger aus der Haftpflichtforderung

---

1) Prölß, VVG 15. Aufl. 1965, Anm. 6 zu § 158 c u.F.

2) Süß, Die Privatversicherung im Kriege, S.222; betont auch von BGHZ 7/244 ff, E.v.8.10.1952 - II ZR 309/51 in VersR 1952/367 -

3) Malchow, S. 80

4) einhellige Ansicht, statt aller Wussow, Unfallhaftpflichtrecht, Rdn 1166; für Fiktion aber gegen eine Möglichkeit, im Wege der Pfändung und Überweisung gegen den Versicherer vorzugehen, wohl nur Keßler, in IherJahrb. Bd. 88/312

zu klagen. Mit dem hierbei erstrittenen Titel kann er dann den zu seinen Gunsten "fingierten Anspruch" des VN gegen den Versicherer pfänden und sich zur Einziehung überweisen lassen.

Trotz dieser vom Rechtlichen her scheinbar komplizierten Regelung der Rechtsstellung des Drittgeschädigten hat sie sich in der Praxis durchaus bewährt. Die Versicherer haben eine geschäftsplanmäßige Erklärung abgegeben, wonach der Dritte im Fall des § 158 c nicht erst an den VN verwiesen werden soll, sondern ohne Rücksicht auf die wirtschaftliche Lage im Interesse des Drittgeschädigten sofort in die Sachbearbeitung eingetreten wird[1].

II. Reformbestrebungen

Bei den Diskussionen um die Frage der Sicherstellung der Ansprüche des Drittgeschädigten in den Römischen Abkommen wurde immer wieder die Einführung eines direkten Klagerechts des Geschädigten gegen den Versicherer erörtert[2]. Aus wohlerwogenen Gründen wurde letztlich grundsätzlich davon abgesehen[3], was teilweise bedauert wird[4]. Nach Art. 16 Abs. 5 bestimmt sich die Zulässigkeit einer unmittelbaren Klage grundsätzlich nach Landesrecht.

Bei Schaffung des § 158 c VVG unterblieb die Einführung gerade deshalb, damit das Wesen der Haftpflichtversicherung, d.h. die Trennung von Haftpflicht- und Deckungsverhältnis gewahrt bliebe[5]. Darin liegt ja gerade

1) abgedr. bei Bormann-Cuntz-Völker, S. 429
2) insbesondere für das RA v. 1933 Citéja Konf. Prot. I S. 172 ff; für das RA v. 1952 ICAO Doc 7379 LC/34 S. 48 (Documents)
3) In den Diskussionen wurde immer wieder darauf hingewiesen, daß die Zulässigkeit der action directe nach Art. 16 Abs. 5 Ziff. a u. b nicht die Anerkennung per se bedeute, ICAO Doc 7379 LC/37 S. 333, 335, 338 (Minutes)
4) Riese, S. 369, 383
5) Amtl. Begr. in DJ 1939/1774; Rudolph in VersR 1963/17

das Beispielhafte dieser Vorschrift. Da aber die Straßburger Konvention vom 20.4.1959 ein direktes Klagerecht vorsieht[1], ist künftig im Bereich der Kfz-Versicherung eine direkte Inanspruchnahme des Versicherers zulässig[2].

---

1) Art. 6 Abs. 1 der Konvention. Von dem in Anhang 2 Ziff. 12 möglichen Vorbehalt will die BRD als eines der wenigen Länder keinen Gebrauch machen.

2) § 3 des Änderungsgesetzes vom 5.4.1965 bestimmt unter anderem: "Für die Haftpflichtversicherung nach § 1 gelten an Stelle der §§ 158 c - 158 f des Gesetzes über den Versicherungsvertrag die folgenden Vorschriften:

1. Der Dritte kann im Rahmen der Leistungspflicht des Versicherers aus dem Versicherungsverhältnis und, soweit eine Leistungspflicht nicht besteht, im Rahmen der Nummern 4 - 6 seinen Anspruch auf Ersatz des Schadens auch gegen den Versicherer geltend machen . . . .
2. Soweit der Dritte nach Nummer 1 seinen Anspruch auf Ersatz des Schadens auch gegen den Versicherer geltend machen kann, haften der Versicherer und der ersatzpflichtige Versicherungsnehmer als Gesamtschuldner.
3. Der Anspruch des Dritten nach Nummer 1 unterliegt der gleichen Verjährung wie der Schadensersatzanspruch gegen den ersatzpflichtigen Schädiger . . . .
4. Dem Anspruch des Dritten nach Nummer 1 kann nicht entgegengehalten werden, daß der Versicherer dem ersatzpflichtigen Versicherungsnehmer gegenüber von der Verpflichtung zur Leistung ganz oder teilweise frei ist.

. . . . . .

8. Soweit durch rechtskräftiges Urteil festgestellt wird, daß dem Dritten ein Anspruch auf Ersatz des Schadens nicht zusteht, wirkt das Urteil, wenn es zwischen dem Dritten und dem Versicherer ergeht, auch zugunsten des Versicherungsnehmers, wenn es zwischen dem Dritten und dem Versicherungsnehmer ergeht, auch zugunsten des Versicherers.
9. Im Verhältnis der Gesamtschuldner (Nummer 2) zueinander ist der Versicherer allein verpflichtet, soweit er dem Versicherungsnehmer gegenüber aus dem Versicherungsverhältnis zur Leistung verpflichtet ist. Soweit eine solche Verpflichtung des Versicherers nicht besteht, ist in diesem Verhältnis zueinander der Versicherungsnehmer allein verpflichtet . . . .

Es ist nicht Aufgabe dieser Arbeit, das Für und Wider der action directe ausführlich zu erörtern, da von der ursprünglich beabsichtigten Ausdehnung auf die Luftfahrt-HV Abstand genommen wurde. Neuerdings haben vor allem Rudolph[1] und Möller[2] mit treffenden Argumenten ausführlich ihre rechtliche Unhaltbarkeit und praktische Bedeutungslosigkeit nachgewiesen.

Es ist keineswegs so, daß die Beschränkungen der Einwendungen des Versicherers notwendigerweise ein direktes Klagerecht erfordern[3]. Das viel zitierte Schweizer Beispiel des Art. 49 MFG ist allein "um der öffentlichen Ordnung und Sittlichkeit willen" getroffen worden[4].

Nur um eine mißbräuchliche und zweckentfremdende Verwendung der Versicherungsleistung durch den VN zu verhindern, wurde in einigen Ländern im Verlaufe einer längeren Entwicklung die action directe eingeführt[5]. In Deutschland erreichte man dieses Ziel auf andere Weise, wie der kurze Überblick über die Entwicklung der Haftpflichtversicherung gezeigt hat und die Konstruktion des § 158 c beweist.

Allerdings darf das Gewicht rechtskonstruktiver Argumente nicht überschätzt werden, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die Vorschrift des § 158 c nur aus sozialpolitischen Gründen erklärbar und gerechtfertigt ist. Die Frage um Für und Wider der Einführung eines direkten Klagerechts ist daher allein die, ob sich die bisherige Regelung als zweckmäßig er-

---

1) in VersR 1963/15 ff (19 ff)
2) 1963 in ZfVW 1963/409 ff
3) verkannt von: Cassani, Das direkte Forderungsrecht des Geschädigten gegen den Versicherer des Automobilhalters, insbesondere S. 32 u. 69; Fleischmann, in Festgabe f. Prölß, S. 81; Riese, S. 369
4) Prölß, Internationale rechtliche Aspekte der Kfz-HV, S. 13; vgl. auch BGE 61 II. 204
5) 1962/684. Für die Luftfahrt-HV findet sich nur in Italien die action directe, Art. 1015 des Code navigazioni v. 1942.

wiesen hat oder nicht. Das ist vorbehaltslos zu bejahen.

Nach Klärung der Haftpflichtfrage, was durchweg außergerichtlich im Wege der direkten Verhandlung mit dem Versicherer geschieht, wird regelmäßig der Schaden reguliert, gleichgültig ob das Haftpflichtversicherungsverhältnis krank oder gesund ist. Erfolgt ausnahmsweise ein Haftpflichtprozeß, so wird keine Gesellschaft das gegen den Schadensstifter ergangene Urteil ignorieren. Die Notwendigkeit eines Doppelprozesses ist verschwindend gering[1]. Es läßt sich kein einziger Fall nachweisen, in dem die bisherige Regelung den Geschädigten in irgendeiner Weise benachteiligt hat, wohl aber läßt sich schon jetzt voraussagen, daß die Anerkennung der action directe das System des Haftpflichtversicherungsrechts zerstört, ohne dabei dem Geschädigten Vorteile zu bringen[2].

Prozeßrechtlich gesehen ist er vielmehr benachteiligt. Er ist nämlich als Kläger Partei. Der wahre Schädiger und eigentlich Haftpflichtige tritt hingegen als Zeuge auf und ist damit, zumindest formalrechtlich gesehen, in einer günstigeren Position[3]. Hinzu kommt als psychologisches Element, daß der Versicherer in die Rolle des Schadensverursachers gedrängt und der VN von jeder Verantwortlichkeit entlastet wird, eine Konsequenz, die das persönliche Verantwortungsbewußtsein ganz entscheidend lähmen und bis zur Interesselosigkeit führen kann[4].

---

1) Jannott, in Versicherungswirtschaftl. Studienwerk, Stichwort "Haftpflichtversicherung", S. 117

   Nach Angaben des HUK-Verbandes ist dies nur in 0,002 % aller Schadensfälle nötig. In der Luftfahrt-HV ist kein derartiger Fall bekannt, vgl. auch Möller, in ZfVW 1963/418

2) Rudolph, in VersR 1963/20; so auch schon bei den Diskussionen um die Einführung der Kfz-Pflicht-HV Jannott, Der soziale Gedanke in der HV, S.10; ders. Zur Vervollkommnung der HV, S.20

3) Wegen Einzelheiten wird auf die Darstellung v. Rudolph, in VersR 1963 S. 19 ff, und Möller in ZfVW 1963/409, verwiesen.

4) Sievers, in VersR 1962/686; a.A. Bott, Der Schutz des Unfallgeschädigten in der Kfz-Pflichtversicherung, der sich eingehend rechtsvergleichend mit der Frage auseinandersetzt, aber ebenfalls zu der wirtschaftlichen Notwendigkeit keine Stellung bezieht, S. 107 ff

Bei internationalen Abkommen ist die Frage nach der Zweckmäßigkeit der action directe differenzierter zu beantworten. Angesichts einer möglicherweise unübersichtlichen Rechts- und Sachlage ist es hier durchaus gerechtfertigt, dem Geschädigten in einigen eng begrenzten Fällen das Recht zuzubilligen, den Versicherer direkt in Anspruch nehmen zu können. Zu Recht sieht daher Art. 16 Abs. 5 a RA von 1952 in Abweichung zum deutschen Recht ausnahmsweise ein unmittelbares Klagerecht für die Fälle vor, in denen der Versicherer die nach Abs. 1 a und b zulässigen Einwendungen geltend machen kann. Da aber das Abkommen nach Art. 23 nur für die Schäden Anwendung findet, die in dem Gebiet des Vertragsstaates durch ein in einem anderen Vertragsstaat eingetragenes Luftfahrzeug verursacht werden, wäre dieser Unterschied für das innerstaatliche Recht im Falle einer Ratifikation des Abkommens ohne Bedeutung.

Der in Art. 16 Abs. 5 b vorgesehene Fall einer direkten Inanspruchnahme, wenn über den Luftfahrzeughalter der Konkurs eröffnet worden ist, steht nicht im Widerspruch zur deutschen Rechtsordnung. Nach der zwingenden Vorschrift des § 157 VVG[1] hat der Dritte bei einem Konkurs des VN ein Vorzugsrecht. Sobald der Haftpflichtanspruch fällig geworden ist, erwirbt der Dritte entsprechend § 1282 BGB ein Einziehungsrecht unmittelbar gegen den Versicherer und kann ihn somit ebenfalls direkt in Anspruch nehmen[2].

III. Ausgleichsvorschriften

a) Regressrecht des Versicherers

Soweit der Versicherer nach § 158 c den Geschädigten befriedigt, geht dessen Forderung gegen den VN auf den Versicherer nach § 158 f über[3],

1) Prölß, Anm. 4 zu § 157

2) Prölß, Anm. 3 zu § 157; so auch schon RGZ 93/209 ff (212), E.v. 21.6.1918 - Rep. VII 140/18, RGZ 135/295 ff (298), E.v.12.12.1931 - IX 310/31 -; entspr. BGH v. 13.10.1954 - VI ZR 49/54 in VersR 1954/578 ff (579)

3) wegen Einzelheiten, Wussow, Unfallhaftpflichtrecht, Rdn.1182-1188 m.w.N.

um ihm einen gewissen Ausgleich für seine außervertragliche Haftung zu gewähren.

Damit wird klargestellt, daß die Haftung des Versicherers zwar aus sozialpolitischen Gründen bestehen bleibt, daß aber der Grundsatz, wonach letztlich stets der Schädiger für den Schadensausgleich zu sorgen hat, weiterhin gelten[1].

Das Regreßrecht des Versicherers wird jedoch durch den neu eingefügten § 158 i VVG eingeschränkt, der die rechtliche Stellung der Mitversicherten verbessert. Nach Ziffer 3 LuH 1 umfaßt der Versicherungsschutz auch die persönliche Haftpflicht der Mitglieder der Flugzeugbesatzung, der Fluglehrer und der Flugschüler, und nach LuH 3, 4 und 5 der Ballon-Insassen und Fallschirmspringer. Sie können zwar ihre Rechte aus dem Versicherungsvertrag selbständig geltend machen, doch entscheidet nach §§ 75, 79 VVG das Verhalten des Versicherungsnehmers, also des Halters, über das rechtliche Schicksal ihrer Ansprüche. Dieser Grundsatz erfährt durch den Absatz 5 eine Ausnahme. Damit soll verhindert werden, daß die Verletzung von Obliegenheiten durch den VN die Mitversicherten ihrer Ansprüche gegen den Versicherer beraubt und sie den Rückgriffsansprüchen des Versicherers nach § 158 f VVG ausgesetzt werden, obwohl sie sich vertragsgemäß verhalten haben. Wie die amtliche Begründung ausführt[2], liegt die Rechtfertigung der Einschränkung des Regreßrechts des Versicherers darin, daß es einer der Zwecke der Pflichtversicherung sei, die Mitversicherten aus sozialen Gründen von drückenden Haftpflichtverbindlichkeiten freizustellen.

In der Mehrzahl der Fälle wird der wirtschaftliche Wert der Regressforderungen nur theoretischer Art sein. Das ist nicht zu vermeiden. Könnte nämlich der Versicherer regelmäßig seinen Regressanspruch realisieren, so wäre die Berechtigung des ganzen Systems der §§ 158 b ff fraglich. Gerade weil sich die Fälle häuften, in denen - insbesondere im Straßenverkehr - vermögenslose Fahrzeugführer andere Verkehrsteilnehmer schädigten, wurde es in das Versicherungsvertragsrecht übernommen[3].

---

1) Johannsen, in VersArch 1956/32

2) BT Drucksache IV 2252, S. 31; Prölß VVG 15.Aufl. 1965, Anm. 2 zu § 158 c n.F.

3) Johannsen, in VersArch 1956/32 f

b) Obliegenheiten des Dritten

Da der Dritte durch die zu seinen Gunsten geschaffene Bestimmung des § 158 c nicht nur geschützt, sondern in gewisser Weise auch berechtigt wird, treffen ihn Pflichten. So finden sich in den §§ 158 d und e Verhaltensnormen, die der Haftpflichtversicherung an sich fremd sind[1], wenn auch Beziehungen zu der allgemeinen Schadensminderungspflicht des § 254 Abs. 2 BGB bestehen[2].

Diese Verhaltensvorschriften treten an die Stelle der Obliegenheiten des VN, der an der Erfüllung kein Interesse hat und daher auch vom Versicherer nicht dazu angehalten werden kann. Statt dessen muß der begünstigte und berechtigte Dritte für die Erfüllung Sorge tragen. Sie lassen sich unbedenklich als gesetzliche Obliegenheiten oder ihnen gleichgeordnete rechtliche Erscheinungsformen ansehen[3].

§ 8 Lücken in der Pflichtversicherung

A. Einwendungen des Versicherers

I. Abgrenzungsfragen

Nimmt der Dritte auf vorstehend beschriebene Weise den Versicherer in Anspruch, so macht er keine eigentliche Forderung des Versicherten geltend, sondern stützt sich vielmehr auf die zu seinen Gunsten als weiterbestehend fingierte Verpflichtung des Versicherers. Infolgedessen ist es im Verhältnis zwischen Drittem und Versicherer unerheblich, welche Einwendungen der Versicherer gegenüber dem VN geltend machen könnte. Dem Dritten gegenüber kann der Versicherer nur einwenden, daß die von jenem behauptete Verpflichtung nicht oder nicht im angegebenen Umfan-

1) Gülde-Schmidt-Rost, Anm.11 zu § 158 d; Thees-Hagemann, Anm. 1 zu § 158 d, S. 275; Prölß Anm. 1 zu § 158 d
2) Sieg, Ausstrahlungen der HV, S. 162
3) v.Gierke, Versicherungsrecht, S.321; Thees-Hagemann, Anm. 1 zu § 158 d; Sieg, a.a.O. S. 160 ff und die dort in Anm. 414 und 415 Genannten

ge entstanden sei, oder daß sie zwar zur Entstehung gelangt sei, von dem Dritten aber nicht geltend gemacht werden könne.

Keine "Lücke" im Deckungsbereich der Dritthaftpflichtversicherung stellen die im Zusammenhang mit dem Haftungsschema des § 158 c behandelten Fälle dar, wonach der Anspruch des VN gegen den Versicherer verjährt ist, der Schaden des Dritten die Mindestdeckungssummen übersteigt oder deswegen nicht reguliert wird, weil ein anderer Schadens- oder Sozialversicherer haftet; denn hier bleibt der Dritte auf andere Weise geschützt. Ein Eingriff des Gesetzgebers in die Systematik der Haftpflichtversicherung wäre weder notwendig noch gerechtfertigt.

Keine "Lücke" liegt ferner da vor, wo der Geschädigte keinen rechtlich begründeten Anspruch gegen den VN geltend machen kann. Hier liegt eine Schranke der Haftpflichtversicherung, die bei jedem Änderungsverlangen berücksichtigt werden muß. Die Einbeziehung solcher Risiken, beispielsweise von Schadensfällen, in denen der Schädiger nicht ermittelt werden kann oder wo für den ersatzpflichtigen Halter oder Piloten kein Haftpflichtversicherungsschutz mangels Vertragsabschlusses bestanden hat und auch keine Versicherungsbestätigung ausgehändigt wurde, ist als Fremdkörper abzulehnen[1].

Derartige Schäden könnten nur aus einem für besondere Härtefälle speziell zu schaffenden Fonds gedeckt werden.

II. Berechtigung von Verbesserungsvorschlägen

In der Kfz-Haftpflichtversicherung ist diese vermeintliche "Lücke" schon seit 1955 durch Gründung des "Fahrerfluchtfonds" und seit dem 1.5.1963 durch die diesen Fonds ablösende "Verkehrsopferhilfe e.V." als freiwillige Maßnahmen des HUK-Verbandes nahezu geschlossen worden[2].

1) Sieg, Ausstrahlungen der HV, S. 274

2) vgl. hierzu die Ausführungen in VW 1963/328 (ohne Verf.); zum Referentenentwurf über den Schwarzfahrer- u. Unfallflucht-Fonds sowie zu dem Deckungsfonds für Schäden aus Kfz-Unfällen, Möller in DAR 1962/314, insbes. auch Anm. 5

Der im Dritten Abschnitt des Änderungsgesetzes vom 5.4.1965 vorgesehene "Deckungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen" bringt eine weitere Verbesserung mit sich[1].

Es wäre natürlich zu erwägen, auch für die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung einen derartigen Fonds einzuführen. Ohne hierzu abschließend Stellung nehmen zu wollen, darf nicht verkannt werden, daß die Verhältnisse grundsätzlich keine Übertragung der in der Kfz-Haftpflichtversicherung gefundenen Lösung erlauben[2]. Grundgedanke für die Fondsbildung ist dort, daß der weitaus überwiegende Teil der in Deutschland verkehrenden Fahrzeuge bei einem deutschen Versicherer versichert ist,

---

1) § 12 des Gesetzes lautet u.a.:
"Wird durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeuges oder eines Anhängers im Geltungsbereich dieses Gesetzes ein Person- oder Sachschaden verursacht, so kann derjenige, dem wegen dieser Schäden Ersatzansprüche gegen den Halter, den Eigentümer oder den Fahrer des Fahrzeugs zustehen, diese Ersatzansprüche auch gegen den "Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen" (Entschädigungsfonds) geltend machen,

1. wenn das Fahrzeug, durch dessen Gebrauch der Schaden verursacht worden ist, nicht ermittelt werden kann, oder
2. wenn die auf Grund eines Gesetzes erforderliche Haftpflichtversicherung zugunsten des Halters, des Eigentümers und des Fahrers des Fahrzeugs nicht besteht.

Das gilt nur, soweit der Ersatzberechtigte weder von dem Halter, dem Eigentümer oder dem Fahrer des Fahrzeugs noch von einem Schadensversicherer oder einem Verband von im Geltungsbereich dieses Gesetzes zum Geschäftsbetrieb befugten Haftpflichtversicherern Ersatz seines Schadens zu erlangen vermag ....

2) Die Frage der Deckung des Schwarzfliegerrisikos soll als haftungsrechtl. Problem hier nicht weiterverfolgt werden.
Bleibt die Erfolgshaftung des Halters bestehen, § 33 Abs. 2 LuftVG, besteht auch Deckung. Die Einbeziehung der persönl. Haftpflicht des Schwarzfliegers wäre daher nicht erforderlich. Man könnte lediglich erwägen, dem Halter die nach § 33 Abs. 2 Satz 2 LuftVG mögliche Exculpation zu nehmen, sofern sich dies als notwendig erweist. Augenblicklich ist das nicht der Fall.

daß also im Grunde nur die Leistung erbracht wird, die normalerweise zu erbringen wäre, wenn man das Fahrzeug ermitteln könnte.

Der Normalfall in der Kfz-Haftpflichtversicherung ist in der Luftfahrt nur sehr bedingt die Regel. Für nationale Luftfahrtversicherer wäre es unzumutbar, für solche Schadensfälle einzutreten, wo die Wahrscheinlichkeit, daß der Schaden von einem ausländischen Luftfahrzeug verursacht wurde, besonders groß ist. Gerechterweise müßte ein solcher Fonds auf internationaler Grundlage eingeführt werden. Es müßten daher praktisch Vereinbarungen mit allen Luftfahrtversicherern getroffen werden, was die Verwirklichung als nahezu unmöglich erscheinen läßt.

Bei näherer Betrachtung zeigt sich zudem, daß eine Einführung nicht notwendig ist. Drittschäden treten regelmäßig nur dann auf, wenn ein Luftfahrzeug abstürzt oder notlandet[1]. In diesen Fällen ist der Halter immer zu ermitteln. Die theoretisch denkbaren, praktisch allerdings kaum vorkommenden Fälle einer Schadenszufügung durch herabstürzende Teile eines Luftfahrzeuges, werden sich angesichts der weitgehenden Überwachung des Luftverkehrs immer aufklären lassen: Einmal bewegt sich der Luftverkehr überwiegend auf kontrollierten Luftstraßen, zum anderen erfolgt kein Flug ohne Abfertigungsverfahren.

Daher ist der in der Kfz-Haftpflichtversicherung bedeutsame Fall, daß ein unversichertes und abgemeldetes Fahrzeug wieder in Betrieb genommen wird, im Bereich der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung ohne Bedeutung. Der Mangel kann hier immer rasch aufgedeckt werden.

Anders als in der Kfz-Versicherung[2] braucht sich daher die Untersuchung nach den "Lücken" in der Dritthaftpflichtversicherung nur auf die Fälle

---

1) Auf die umstrittene Haftung für Lärmschäden soll hier nicht weiter eingegangen werden, da es sich hierbei nicht um eine speziell versicherungsrechtliche, sondern haftungsrechtliche Frage handelt, vgl. hierzu Achtnich, Betrieb 1962/1562 m.w.N.; ders. in ZLR 1962/249 ff (259 ff); Wimmer, in Rabels Z 1962/304, die eine Haftung grundsätzlich ablehnen; a.A. Wiethaup, Die Lärmbekämpfung in der BRD, S. 137 ff.

2) zu den "Lücken" in der Kfz-HV insbesondere Möller, in DAR 1955/12 ff und DAR 1962/313 ff

zu erstrecken, bei denen ein Versicherungsverhältnis zwar zustande kam, der Versicherer aber dem Dritten gegenüber nicht zur Leistung verpflichtet ist.

III. Folgerungen

Bei der Betrachtung des Haftungsschemas des § 158 c VVG konnte gezeigt werden, daß der Dritte durch diese Vorschrift auch dann geschützt bleibt, wenn der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei ist, oder ein Versicherungsverhältnis nicht besteht oder endet. Die Erläuterung von Einzelfällen hat ergeben, daß das der Römischen Regelung zugrundeliegende Prinzip eines Wechselspiels von Forthaftung des Versicherers und Eingreifen staatlicher Kontrollorgane den Drittgeschädigten einen lückenlosen Schutz gewährt.

Da § 158 c auf einem durch die Versicherungsbedingungen umschriebenen Gefahrenbereich aufbaut, und nur innerhalb dieses übernommenen Gefahrenbereichs die Wirkung der Fiktion des Fortbestehens des Versicherungsverhältnisses zum Zuge kommen läßt, bleibt nunmehr zu prüfen, ob auch hier der Deckungsbereich der Dritthaftpflichtversicherung die Geschädigten wirksam schützt; mit anderen Worten, ob die Grenzziehung der Gefahrtragung des Versicherers mit dem dem Römischen Abkommen zugrundeliegenden Prinzip übereinstimmt. Zu diesem Zweck müssen die verschiedenen Möglichkeiten zur Begrenzung der Gefahrtragung aufgezeigt werden, bevor dann ihre Zulässigkeit im allgemeinen und hinsichtlich der für die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung geltenden Bedingungen im besonderen untersucht werden kann.

B. Rechtliche Möglichkeiten zur Beschränkung der Gefahrtragung des Versicherers

I. Grundlagen

Unter dem Begriff der Gefahrtragung[1] des Versicherers versteht man ganz allgemein gesprochen "die Übernahme der Entstehung eines Bedarfs durch ein bestimmtes Ereignis"[2].

Eine unbeschränkte Gefahrtragung ist auch in der Pflichtversicherung nicht möglich[3]. Die im Versicherungsrecht allgemein bestehenden Möglichkeiten, die Gefahrtragung des Versicherers zu begrenzen, sind daher auch hier zulässig. Ihre Rechtfertigung finden sie in der unterschiedlichen und schwankenden Erscheinungsform des versicherten Wagnisses. Von den zum versicherten Wagnis zusammengefaßten "Gefahrumständen" sind einige mehr, andere weniger gefährlich. Bisweilen kann die wirtschaftliche Verteilung der von besonders gefährlichen Gefahrumständen ausgehenden Gefahr für die Gesamtheit der Versicherten unzumutbar oder für den Einzelnen - wegen der risikogerechten und daher entsprechend hohen Prämie - unwirtschaftlich sein. Je mehr nämlich die angemessene Prämie dem individuellen Schadensbedarf nahekommt, desto geringer ist das Bedürfnis nach Deckung. Derartige besonders hohe Gefahrumstände von der Gefahrtragung ausschließen, heißt also die Prämie wesentlich verbilligen oder eine Versicherung überhaupt erst zu ermöglichen[4].

Da die einmal übernommene Gefahr nicht ruht, sondern einer dauernden Veränderung unterworfen ist, muß der Versicherer zudem im Interesse

---

1) Zu dem Meinungsstreit, ob die Gefahrtragung Hauptleistung des Versicherers ist, so vornehmlich Bruck-Möller, Anm. 41-44 zu § 1 und die dort Genannten, oder ob sie Haftungszustand ist, aus einem bedingten Leistungsversprechen resultierend, so Prölß, Anm. 2 B zu § 1, S. 35, braucht hier nicht weiter eingegangen zu werden.

2) Bruck, Das Privatversicherungsrecht, S. 478

3) Hagemann, in DJ 1939/1759; ders. in NZ 1940/70; Pfefferkorn, in DJ 1941/299; so auch amtl. Begr. in DJ 1939/1774

4) Hartung, Die allgemeine HV, S. 56 u. 57

der Gefahrengemeinschaft eine Korrekturmöglichkeit haben, wenn die Veränderung ein gewisses Maß überschreitet[1].

II. Arten der Beschränkung

Das Versicherungsrecht kennt eine Reihe von Möglichkeiten, die Gefahrtragung zu begrenzen. Gemeinsam ist ihnen, daß sie an die drei Zentralbegriffe des Versicherungsrechts anknüpfen: an das versicherte Interesse, an die versicherte Gefahr und an den versicherten Schaden[2]. Sie lassen sich im Anschluß an Möller[3] in primäre und sekundäre Begrenzungen des Risikos einteilen.

a) Primäre Begrenzung

Die primäre Begrenzung erfolgt durch die genaue Bezeichnung des versicherten Interesses, der zu schützenden Personen oder zu deckenden Schäden oder durch eine summenmäßige Festlegung der Versicherungssumme[4]. Ohne diese vertragliche Gefahrbeschreibung läge kein vollständiges Versicherungsverhältnis vor, denn die Leistung des Versicherers wäre nicht bestimmbar[5].

Innerhalb dieses generell umschriebenen Interessen-, Gefahren- oder Schadensbereichs können einzelne Sachen, Gefahren oder bestimmte Schäden durch die sich der primären Begrenzung anschließende sekundäre Beschränkung des Risikos ausgeklammert werden. Ihr Vorliegen ist vom Versicherer zu beweisen. Der VN ist nur dafür beweispflichtig, daß der eingetretene Schaden in den primär begrenzten Schutzbereich der Versicherung fällt[6].

---

1) Bruck-Möller, Anm. 4 zu § 23; Ehrenzweig, VVG, S. 114
2) Möller, in VP 1935/44
3) insbesondere in VP 1935/44 ff; so auch BGHZ 23/355, E.v. 21.2.1957 - II ZR 175/55 - in VersR 1957/212
4) ausführlich hierzu Henke, Die Ausschlüsse und Grenzfälle in der UV, S.18 ff
5) Wimmers, S. 60
6) BGH aaO. in VersR 1957/213

Die sekundäre Beschränkung erfolgt in Form von Bedingungen, Gefahrumstandsausschlußklauseln und Obliegenheiten[1].

b) Bedingung

Der ganze Versicherungsvertrag kann aufschiebend bedingt abgeschlossen werden, z.B. abhängig davon, daß bestimmte Sicherungsvorrichtungen angebracht werden. Bis zur Anbringung besteht dann weder ein Versicherungsschutz noch eine Prämienzahlungspflicht. Gewöhnlich wird nach dem Parteiwillen in solchen Fällen nur eine aufschiebende Bedingung des Versicherungsschutzes und nicht des ganzen Vertrages anzunehmen sein[2]. Statt dessen können Versicherungsvertrag oder Versicherungsschutz auch auflösend bedingt vereinbart werden[3].

Bei derartigen Bedingungen braucht der Versicherer nur den Nachweis bestimmter objektiver Tatsachen zu führen. Auf ein Verschulden des VN oder Kausalität des bedingten Umstandes mit dem eingetretenen Schaden kommt es nicht an[4]. Die Bedingung als Mittel, die Gefahrtragung des Versicherers zu beschränken, stellt damit die härteste Form des das Versicherungsrecht kennzeichnenden "Alles-oder-Nichts-Prinzips" dar.

c) Gefahrumstandsausschlußklausel

Mit einer derartigen Klausel kann der Versicherer einzeln bestimmte Gefahrumstände oder Gruppen von Gefahrumständen wegen des damit verbundenen erhöhten Risikos aus der Gefahrtragung herausnehmen. Das klassische Beispiel hierfür ist die später näher zu behandelnde Kriegsklausel, die die durch Krieg oder bürgerliche Unruhen verursachten Schäden von der Deckung ausschließt[5].

---

1) Möller, in HansRGZ 1937 Abt. A Sp. 248; Wimmers, S. 61 ff
2) Bruck-Möller, Anm. 34 zu § 32 m.w.N.
3) Bruck-Möller, Anm. 35 u. 36 zu § 32
4) Schmidt, Obliegenheiten, S. 236 mit Anm. 1240 u. 1241
5) vgl. S. 142.

Häufig ist nicht ganz klar, ob eine spezielle Gefahr oder ein Gefahrumstand vorliegt. Da sich aber alle Gefahren aus Gefahrumständen zusammensetzen, wird eine an die Gefahr anknüpfende Ausschlußbestimmung generell als Gefahrumstandsausschlußklausel bezeichnet[1]. Diese Bezeichnung ist zwar sprachlich wenig schön, wie teilweise kritisch vermerkt wird, trifft jedoch am klarsten und anschaulichsten den dahinter stehenden Gedanken[2]. Wenn statt dessen Umschreibungen wie "Risikobeschränkung"[3], "Risikobegrenzung"[4] oder "Begrenzung der Gefahr"[5] gewählt werden, so sind diese Begriffe, was den darin verwendeten Begriff der Gefahr betrifft, mehrdeutig[6]. Sie werden deswegen stets mit der einseitigen Blickrichtung auf die andersartige Rechtsfigur der Obliegenheiten gebraucht. Im Einzelfall ist es stets notwendig, sie auf ihren eigentlichen juristischen Gehalt zu überprüfen[7], weswegen die erstere Bezeichnung trotz sprachlicher Bedenken im folgenden beibehalten wird[8].

Im Gegensatz zur Bedingung liegt eine Gefahrumstandsausschlußklausel immer dann vor, wenn es auf einen ursächlichen Geschehnisablauf ankommt und nicht auf ein Verschulden des VN, sofern nicht ausdrücklich ein schuldhaftes Verhalten durch die Klausel selbst zur Voraussetzung gemacht wird[9].

Beruft sich der Versicherer auf das Vorliegen einer derartigen Klausel, muß er nachweisen, daß der Schaden durch einen Gefahrumstand verur-

---

1) Henke, Die Ausschlüsse und Grenzfälle in der UV, S. 19; Leibkutsch, Der Versicherungsort, S. 22; Lötsch, Die Risikobeschränkung, S. 31; Möller, in HansRGZ 1929 Abt. A Sp. 549 ff; ders. in IRPV 1929/325 ff; ders. in Verantwortlichkeit des VN für das Verhalten Dritter, S. 10; Schmidt, Obliegenheiten, S. 236; Wimmers, S. 61 ff

2) Schmidt aaO. S. 236 Anm. 1238; Wimmers, S. 61 u. 62 Anm. 6

3) Prölß, Anm. 3 zu § 6; ders. in HansRGZ 1937 Abt. A Sp. 211

4) Hellner, in VersArch 1956/77 ff

5) v. Gierke, Versicherungsrecht, S. 155 ff

6) Möller, in VP 1935/44

7) Möller, in IRPV 1934/49; ders. in HansRGZ 1937 Abt. A Sp. 240 gegen Prölß

8) so auch die in Anm. 1 Genannten

9) Schmidt aaO. S. 241

sacht worden ist, den er von der Gefahrtragung ausgeschlossen hat[1]. Es genügt der Nachweis einer adäquaten Verursachung[2]. Hinsichtlich der ausgeschlossenen Gefahr unterscheidet man zwischen objektiven und subjektiven Gefahrumstandsausschlußklauseln[3].

d) Obliegenheit

1) Rechtsnatur

Als Obliegenheiten bezeichnet man Verhaltensvorschriften, die der VN einmal im Interesse des Versicherers als Sachwalter der Gefahrengemeinschaft, zum anderen im eigenen Interesse beachten soll. Ihre Rechtsnatur ist umstritten[4].

Nach der Verbindlichkeitstheorie[5]
wird eine besondere versicherungsrechtliche Konstruktion für die Obliegenheiten abgelehnt. Sie werden vielmehr als echte Verbindlichkeiten i.S. des § 241 BGB angesehen. Begründet wird dies damit, daß es nicht einzusehen wäre, warum Erfüllungsklage und Schadensersatzansprüche bei der Verletzung der Anzeigepflicht, §§ 16 ff VVG, ausgeschlossen sein sollten. Zudem sei im Wortlaut der gesetzlichen Obliegenheiten meist von "Pflichten" die Rede. Auch die Begründung zum VVG gehe davon aus, daß die Verletzung der dem VN obliegenden Pflichten einen Schadensersatzanspruch des Versicherers begründe[6].

---

1) statt aller Lötsch, S. 36
2) Lötsch, S. 35 f
3) Möller, in IRPV 1934/49 u. in ZfVW 1934/26 ff
Um einen obj. Ausschluß handelt es sich z.B. bei der Kriegsklausel, um einen subj. bei dem Fall des §§ 61 u. 152 VVG
4) ausführlich hierzu statt aller Oberbach, AHB II, S. 23 ff; Bruck-Möller, Anm. 8 ff zu § 6; Heuckeshoven, Die Haftung des VN, S. 17 ff
5) Brodmann, in IherJahrb Bd. 58/187 ff; v. Gierke, Versicherungsrecht, S. 117, 150 ff; Ehrenzweig, VVG, S. 147 ff; Gottschalk, in ZfVW 1917/201; Prölß, Anm. 4 zu § 6; Ritter, Seeversicherung, S. 36 ff, 337; weitere Nachweise bei Schmidt, Obliegenheiten, S. 141 Anm. 710-713
6) Prölß, Anm. 4 zu § 6

Diese Theorie hat zwar das bestechende Argument für sich, mit allgemeinen Rechtsinstituten arbeiten zu können[1], doch sprechen die Rechtsfolgen, die sich aus der Verletzung von Obliegenheiten ergeben, gegen die Annahme einer echten Rechtspflicht. In § 6 VVG ist nur von Leistungsfreiheit und Rücktrittsrecht des Versicherers die Rede, nicht auch von einer Schadensersatzpflicht des VN. Eine derartige Schadensersatzpflicht findet sich auch sonst im VVG nicht. Die Besonderheit, daß Obliegenheiten nicht einklagbar sind, ergibt sich daraus, daß ihre Erfüllung in erster Linie dem Interesse des VN dient. Die Haftung des Versicherers soll erhalten bleiben. Der Versicherer kann an einer Einklagbarkeit kein Rechtsschutzinteresse haben, denn bei Nichtbefolgung der Obliegenheiten tritt Leistungsfreiheit ein. Die Verbindlichkeitstheorie verkennt ferner, daß die Obliegenheiten zwar eine Verhaltensnorm zugrunde liegt, daß es aber mindestens zwei große Gruppen von Verhaltensnormen gibt[2]. In keiner Weise vermag sie das Vorhandensein von Obliegenheiten zu Lasten Dritter zu erklären, wie §§ 71 Abs. 1, 79 Abs. 1, 158 d und 158 e, 161, 179 Abs. 4 VVG; denn es gibt anerkanntermaßen keine Verträge zu Lasten Dritter[3].

Nach der Voraussetzungstheorie
sind Obliegenheiten keine in irgendeiner Art erzwingbaren, bei Nichterfüllung in eine Schadensersatzpflicht übergehende Verbindlichkeiten, sondern Voraussetzungen für die Erhaltung des Anspruchs aus dem Versicherungsvertrag[4]. Ihre Erfüllung geschieht im eigenen Interesse, um einen

---

1) Schmidt, Obliegenheiten, S. 141
2) Schmidt, Obliegenheiten, S. 141; Bruck-Möller, Anm. 8 zu § 6
3) Bruck-Möller, Anm. 8 zu § 6
4) Bruck, in ZfVW 1926/190 ff; ders. Kommentar, Anm. 3 zu § 6 u. Privatversicherungsrecht, S. 276 ff; Kisch, Handbuch des Privatversicherungsrechts, Bd. 1 S. 330 ff; Hagen, Das Versicherungsrecht, I. Abt. S. 400 ff; Lötsch, Die Risikobeschränkung, S. 48; Möller, Verantwortlichkeit, S. 12; weitere Nachweise bei: Bruck-Möller, Anm. 9 zu § 6; Oberbach, AHB, Teil 2, S. 24 ff; Prölß, Anm. 4 zu § 6 ,

st. Rspr.: RGZ 62/190 ff (192), E.v. 21.12.1905 - Rep. VI 98/05; RGZ 133/117 ff (122) E.v. 19.6.1931 - VII 393/30 m.w.N.; BGHZ 1/159 ff (168), E.v. 14.2.1951 - II ZR 39/50 -; BGH v. 13.6.1957 - II ZR 35/57 - in VersR 1957/458; BGH v. 1.6.1959 - II ZR 31/58 - in VersR 1959/533;

angedrohten Rechtsverlust zu vermeiden. Dabei muß das "Verhalten im eigenen Interesse" in engem Zusammenhang mit der übernommenen Gefahr stehen. Es kommt daher nicht darauf an, wer sie erfüllt, sondern nur, daß sie überhaupt erfüllt werden. Nur diese Theorie erklärt, daß Dritte mit Obliegenheiten belastet werden können[1]. Ihr ist daher im Ergebnis beizupflichten[2].

Die Bedeutung des Theorienstreites liegt vor allem darin, daß nach einem konstruktiv möglichen Weg zu einem Einstehenmüssen des VN für Hilfspersonen gesucht wird. Während für die Anhänger der Verbindlichkeitstheorie die Anwendung von § 278 BGB möglich ist[3], kommt die h.M. über die vom Reichsgericht entwickelte Repräsentantenhaftung zu einem ähnlichen Ergebnis. Der Theorienstreit ist daher heute nicht mehr von allzu großer Bedeutung[4]. Ein näheres Eingehen erübrigt sich.

2) Einzelfälle

Man unterscheidet[5] zwischen

aa) gesetzlich abschließend geregelten Obliegenheiten, d.h. bei ihnen sind Voraussetzungen und Rechtsfolgen abschließend im Gesetz geregelt, beispielsweise §§ 16 ff (vorvertragliche Anzeigepflicht), §§ 23 ff (Gefahrstandspflicht),

---

1) Bruck-Möller, Anm. 10 zu § 6

2) Neuerdings hat Schmidt in seiner umfassenden Monographie: Die Obliegenheiten, die Rechtsnatur der Obliegenheiten als "Pflichten minderer Zwangsintensität" herausgearbeitet, S. 315, wobei die Obliegenheiten des Privatversicherungsrechts eine in sich fest geschlossene Sondergruppe darstellten, S. 320.
Eine vermittelnde Ansicht vertritt Oberbach, AHB Teil 2, S. 28 ff, 42 ff, wonach ein einheitliches Rechtsinstitut der Obliegenheiten nicht existieren, sondern eine Einstufung jeweils nach Interessenlage erforderlich sei.

3) so auch Schmidt, Obliegenheiten, S. 283 ff. 319.

4) Prölß, Anm. 4 (am Ende) zu § 6.

5) ausführlich hierzu Bruck-Möller, Anm. 16 ff zu § 6; Schulz, in ZfV 1959, 198.

bb) gesetzlich ohne Sanktion geregelten Obliegenheiten, d.h. die Regelung einer Sanktion ist vertraglich möglich, beispielsweise die §§ 33, 34, 58, 93, 111, 120, 121, 122, 183, es gilt dann die Vorschrift des § 6,

cc) vertraglich geregelten Obliegenheiten, bei denen § 6 zu berücksichtigen ist, falls der Vertrag eine Sanktion vorsieht.

Da das Gesetz sich nur mit der Regelung einer kleinen Zahl von Obliegenheiten begnügt hat, ist die die vertraglichen Obliegenheiten betreffende Vorschrift der §§ 6, 32 VVG von großer praktischer Bedeutung. § 6 Abs. 1 bezieht sich auf alle Obliegenheiten und besagt, daß nur bei einer schuldhaften Obliegenheitsverletzung die Verwirkungsfolge, die nach den Versicherungsbedingungen eindeutig beschrieben sein muß, eintreten darf. Nur dann ist der Versicherer zum Rücktritt berechtigt oder von der Verpflichtung zur Leistung frei (Verschuldensprinzip). §§6 Abs. 2, 32 betrifft nur Obliegenheiten zum Zwecke der Verminderung der Gefahr oder zur Verhütung der Gefahrerhöhung. Hier tritt die Verwirkungsfolge nur dann ein, wenn nicht nur die Obliegenheitsverletzung verschuldet, sondern darüber hinaus auch noch kausal für den eingetretenen Schaden war (Verschuldens- und Kausalitätsprinzip).

Für die Frage nach der Beschränkung der Gefahrtragung des Versicherers sind nur die nach Vertragsabschluß bis zum Versicherungsfall zu erfüllenden Obliegenheiten bedeutsam. Da der Versicherer das übernommene Risiko nach der bei Vertragsschluß vom VN gegebenen Beschreibung beurteilt[1], muß er für den Fall rechtliche Vorsorge treffen, daß sich die Gefahrlage während der Vertragsdauer nicht zu seinen Ungunsten verschiebt[2]. Eine solche Verschiebung stellt die Gefahrerhöhung dar. Man versteht darunter im Anschluß an Möller[3] "eine unvoraussehbare und erheblich ungünstigere Änderung der Versicherungsgefahr, die nach Abschluß des Versicherungsvertrages dergestalt eintritt, daß die Gefahrslage möglicherweise auf erhöhtem Niveau ausruht und die Änderung objektiv dem

1) Kisch, Handbuch des Privatversicherungsrechts, Bd. 2, S. 449
2) Bruck-Möller, Anm. 4 zu § 23; Prölß, Anm. 2 zu § 23
3) Bruck-Möller, Anm. 15 zu § 23; Framheim, Die Herbeiführung des Versicherungsfalles, S. 33

Versicherer Anlaß bieten könnte, die Versicherung aufzuheben oder nur gegen erhöhte Prämie fortzusetzen[1]". Da die Gefahrerhöhung im persönlichen Machtbereich des VN auftritt, muß er grundsätzlich deren Nachteile tragen[2]. Dies bestimmt sich nach gesetzlichen und vertraglichen Obliegenheiten.

Bei den vom VN veranlaßten (subjektiven, willkürlichen, gewollten) und nicht veranlaßten (objektiven, unwillkürlichen, ungewollten) Gefahrerhöhungen spricht man von der Gefahrstandspflicht[3]. Sie ist als Obliegenheit nach Tatbestand und Rechtsfolge abschließend vom Gesetz in §§ 23 ff geregelt, nach § 34 a halb zwingend und daher nicht zuungunsten des VN abänderlich. Doch kann sie vertraglich klargestellt und erläutert werden[4]. Da die Gefahrstandspflicht von dem VN generell und primär nur ein Unterlassen von subjektiven Gefahrerhöhungen erfordert[5], ist es notwendig, dem VN im Interesse der Gefahrengemeinschaft daneben auch vertraglich spezielle Verhaltensnormen aufzuerlegen, um ihn zu einem positiven Tun anzuhalten mit dem Ziel, eine Gefahrerhöhung zu verhüten oder eine eingetretene Gefahr zu mindern[6]. Die Vereinbarung derartiger vertraglich vorbeugender Obliegenheiten oder Sicherheitsvorschriften wird durch die §§ 23 ff nicht gehindert, wie § 32 ausdrücklich hervorhebt[7].

Indem § 6 Abs. 2 für diese Obliegenheiten das Kausalitätserfordernis aufstellt, gleicht er sie den Regeln über die Gefahrstandspflicht an[8]. Überschneidungen sind daher in mehrfacher Weise möglich.

---

1) entsprechend auch schon RGZ 150/48, E.v. 3.1.1936 - Rep. VII 203/35 -; im Anschluß daran BGHZ 7/311, E.v. 18.10.1952 - II ZR 72/52
2) Schmidt, Obliegenheiten, S. 198 u. 199 m.w.N.
3) Schmidt aaO. S. 198
4) Bruck-Möller, Anm. 17 zu § 23
5) Bruck-Möller, Anm. 23 zu § 23; Schmidt aaO., S. 204; a.A. Prölß, Anm. 8 zu § 23
6) Bruck-Möller, Anm. 3 u. 8 zu § 32
7) Bruck-Möller, Anm. 23 zu § 23, Anm. 3 zu § 32; Prölß, Anm. 1 zu § 32
8) Schmidt, Obliegenheiten, S. 215

III. Abgrenzungsfragen

a) Gefahrstandspflicht und vorbeugende Obliegenheiten

Von der gesetzlichen Gefahrstandspflicht unterscheiden sich die vertraglich vorbeugenden Obliegenheiten dadurch, daß das vereinbarte Verhalten bei ihnen speziell umschrieben wird, während § 23 Abs. 1 generell von dem Begriff der Gefahrerhöhung ausgeht. Gesetzeskonkurrenz ist aber da möglich, wo eine spezielle Sicherheitsvorschrift ein Unterlassen des VN zum Gegenstand hat, um eine Gefahrerhöhung zu verhüten[1].

b) Gefahrstandspflicht und Herbeiführung des Versicherungsfalles

Eine Überschneidung mit den Regeln über die Herbeiführung des Versicherungsfalles ist bei der Verletzung der Gefahrstandspflicht ebenfalls möglich. Nimmt ein VN schuldhaft eine Gefahrerhöhung i.S. der §§ 23 ff vor und entwickelt sich daraus später der Versicherungsfall, so ist es nach dem Grundsatz der adäquaten Verursachung möglich, daß der VN zugleich den Versicherungsfall schuldhaft herbeigeführt hat[2]. Voraussetzung ist stets, daß es sich bei der gefahrerhöhenden Handlung um eine für die §§ 61, 152 typische, unmittelbar auf den Versicherungsfall hinführende Erhöhung der Gefahrenlage handelt, bei der sich die Gefahr nicht erst auf dem einmal erreichten Niveau stabilisieren kann[3].

---

1) Bruck-Möller, Anm. 25 zu § 23; Prölß, Anm. 1 zu § 32, Anm. 17 zu § 6; Schmidt aaO., S. 215; OLG Celle v. 26.6.1961 - 1 U 161/58 - in VersR 1961/818 ff (820)

2) strittig, wie hier Bruck-Möller, Anm. 11 zu § 23; im Ergebnis wohl auch BGHZ 7/314 u. 315, E. v. 18.10.1952 - II ZR 72/52 -; Übersicht über den Meinungsstreit bei Prölß, Anm. 3 zu § 23

3) Bruck-Möller, Anm. 11 zu § 23

c) Vorbeugende vertragliche Obliegenheiten und Herbeiführung des Versicherungsfalles

Ebenso ist eine Konkurrenz der gefahrvorbeugenden Obliegenheiten i.S. der §§ 6 Abs. 2, 32 mit den Vorschriften über die Herbeiführung des Versicherungsfalles möglich[1]. Der Versicherer hat die Wahl, von welchen Rechtsfolgen er Gebrauch machen will.

d) Obliegenheiten, Bedingungen und Gefahrumstandsausschlußklauseln

Gegenüber den anderen vorstehend umschriebenen Möglichkeiten bestehen auf den ersten Blick keinerlei besondere Schwierigkeiten im Verhältnis zueinander, da sie sich als Denkfiguren klar unterscheiden[2]. So grenzt die Ausschlußklausel, also Bedingung und Gefahrumstandsausschlußklausel, das Risiko von außen, die Obliegenheit von innen ab[3]. Überschneidungen sind scheinbar ausgeschlossen. Eine klare Unterscheidung ist aber nur dort möglich, wo es auf die Abgrenzung nach rein objektiven Tatbeständen ankommt oder eine Klausel allein auf das Verhalten Dritter abstellt, auf deren Reaktionen der VN keinerlei Einfluß hat. Hat eine Klausel dagegen ein Verhalten des VN selbst zum Gegenstand, so wäre es theoretisch denkbar, sie als Obliegenheit zu konstruieren, als Bedingung oder Gefahrumstandsausschlußklausel zu fassen oder sie als besonders gestalteten Fall der gesetzlichen Gefahrstandspflicht anzusehen.

Vereinbarte auflösende oder aufschiebende Bedingungen des Versicherungsschutzes werden allerdings meist keine echten Bedingungen sondern Obliegenheiten sein[4], die nach den Vorschriften über die Gefahrstandspflicht oder als vorbeugende Obliegenheiten zu behandeln wären[5]. Von großer

---

1) Bruck-Möller, Anm.18 zu § 32; Ehrenzweig, VVG, S.266 Anm.9; Prölß, Anm. 17 zu § 6

2) Prölß, Anm. 3 zu § 6

3) Die Definition stammt von Bruck, in ZfVW 1926/194 im Anschluß an Amthor, Die versicherungsrechtlichen Obliegenheiten, S. 166

4) Prölß, Anm. 2 zu § 6

5) Schulz, in Beilage Nr.17, Betrieb 1961/7 u. 8; a.A. Bruck-Möller, Anm.12 u. 14 zu § 6, Anm.35 u. 36 zu § 32, wonach sie stets als vorbeugende Obliegenheiten zu behandeln sind. Im Hinblick auf § 158c ist diese Frage ohne Bedeutung.

praktischer Bedeutung ist daher vor allem die Frage der Abgrenzung von Obliegenheiten und Gefahrumstandsausschlußklauseln.

IV. Folgerungen

Angesichts der komplizierten Regelung des § 6 VVG wird der Versicherer naturgemäß lieber zur Vereinbarung einer Bedingung oder Gefahrumstandsausschlußklausel neigen, um der die technische Abwicklung der Versicherungsverträge stark behindernden Kündigungspflicht zu entgehen[1]. Es ist daher fraglich, inwieweit dieses verständliche Bestreben gerechtfertigt ist.

Für die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung, wie überhaupt für jede Pflichtversicherung, ist die Frage darüber hinaus von besonderer Bedeutung. Wird nämlich der Versicherer infolge einer Obliegenheitsverletzung von der Verpflichtung zur Leistung frei, so kann § 158 c VVG eingreifen. Der Dritte bleibt weiterhin geschützt. Wird dagegen ein Umstand von der Gefahrtragung ausgeschlossen, so hat das zur Folge, daß ein Versicherungsfall, der eine Leistungspflicht des Versicherers begründen würde, überhaupt nicht eintreten kann. Ist aber eine Verpflichtung zur Leistung von vornherein ausgeschlossen, so kann auch über § 158 c keine Weiterhaftung des Versicherers fingiert werden. Der Versicherer kann sich vielmehr auch dem Dritten gegenüber auf seine Leistungsfreiheit berufen.

C. Zulässigkeit der einzelnen Risikobeschränkungen

I. Schranken der Vertragsfreiheit

Das Versicherungsrecht geht von dem Grundsatz der Vertragsfreiheit aus[2]. Da aber der VN wegen seiner oftmals geringeren Geschäftserfahrung der

---

1) Schmidt, Obliegenheiten, S. 241

2) Dieser Grundsatz ist allgemein anerkannt, so u.a. Gerhard-Hagen, Kommentar zum VVG, Anm. 2 zu § 49; Bruck, Privatversicherungsrecht, S. 20; v. Gierke, Versicherungsrecht, S. 33; Prölß, Vorbem. I Ziff. 1 c vor § 1; Bruck-Möller, Einl. Anm. 41 zu § 1

schwächere Partner ist, wird die Vertragsfreiheit in zweifacher Weise eingeschränkt[1].

a) Versicherungsaufsicht

Jedes Versicherungsunternehmen bedarf nach § 5 Abs. 1 VAG zum Geschäftsbetrieb der Zulassung durch das Bundesaufsichtsamt[2]. Mit dem Antrag auf Erlaubnis ist gleichzeitig der Geschäftsplan einzureichen. Bestandteil des Geschäftsplanes sind die Allgemeinen Versicherungsbedingungen, die mit diesem genehmigungspflichtig sind, § 5 Abs. 3 VAG. Jede Änderung des Geschäftsplanes, also auch jede Änderung der Allgemeinen Versicherungsbedingungen, ist der Aufsichtsbehörde anzuzeigen und nach § 13 VAG genehmigungspflichtig. Nur Abweichungen zugunsten des VN sind stets zulässig[3]. Die Aufsichtsbehörde ist befugt, die Erlaubnis zum Geschäftsbetrieb zu versagen, wenn nach dem Geschäftsplan die Belange des VN nicht ausreichend gewahrt sind, § 8 Abs. 1 Ziff. 2 VAG[4]. Die Genehmigung des Aufsichtsamtes wirkt deklaratorisch. Sie besagt nur, daß behördlicherseits keine Bedenken gegen die Ingebrauchnahme der Allgemeinen Versicherungsbedingungen bestehen. Für die ordentlichen Gerichte ist sie nicht bindend.

b) Gesetzliche Schranken

Die durch die materielle Staatsaufsicht ermöglichte mittelbare Einwirkung auf die Gestaltung des Versicherungsvertrages bietet dem VN keinen ausreichenden Schutz. Das VVG enthält daher eine Reihe von zwingenden Vorschriften, die die Vertragsfreiheit einschränken[5]. Sie sind

---

1) v. Gierke, Versicherungsrecht, S. 33: "der größte Fortschritt, den das VVG brachte".
2) Bruck-Möller, Einl. Anm. 44 vor § 1
3) Bruck-Möller, Einl. Anm. 44 vor § 1
4) Gesetz über die Beaufsichtigung der privaten Versicherungsunternehmen u. Bausparkassen v. 6.6.1931, RGBl I S. 315 mit Änderungen
5) vgl. hierzu die ausführliche Erörterung in der Begründung zum VVG, Motive, S. 64 f.

teilweise absolut, teilweise relativ zwingend[1]. Ihr Grundgedanke ist, daß der Versicherer zwar frei ist, das Risiko von vornherein zu begrenzen, doch soll er sich von dem einmal übernommenen Risiko nur unter ganz bestimmten Umständen befreien können. Es ist daher möglich, daß bestimmte vertragliche Klauseln trotz aufsichtsamtlicher Überwachung und Genehmigung gegen die abschließend und halbzwingend geregelten gesetzlichen Vorschriften über die Gefahrerhöhung, §§ 23 ff VVG verstoßen. Es ist ferner denkbar, daß eine Klausel nicht das in § 6 Abs. 2, 32 VVG für vorbeugende Obliegenheiten normierte Verschuldens- und Kausalitätsprinzip beachtet. Ebenso wenig wie die Nichtgenehmigung der Versicherungsbedingungen die Rechtsgültigkeit der abgeschlossenen Versicherungsverträge beeinträchtigt, kann durch die Genehmigung einer gegen zwingende gesetzliche Vorschriften verstoßenden Bedingung Rechtsgültigkeit verliehen werden[2].

Da somit der aufsichtsbehördlich sanktionierte Schein der Allgemeinen oder genehmigungspflichtigen Besonderen Versicherungsbedingungen keine Rückschlüsse auf ihre Zulässigkeit erlaubt[3], ist die Frage allein vom Gesetz her zu beantworten. Das heißt mit anderen Worten: Kann eine Bedingung oder Gefahrumstandsausschlußklausel vereinbart werden, wenn der gleiche Tatbestand auch durch eine Obliegenheit erfaßbar ist?

II. Theorien zur Zulässigkeit

Ordnet man die in der Rechtslehre vertretenen Ansichten nach wesentlichen Gesichtspunkten, so lassen sich zwei Meinungsrichtungen unterscheiden, die im einzelnen wiederum mit unterschiedlicher Begründung vorgetragen werden.

So will die eine Ansicht dem Versicherer die Wahl lassen, auch wenn die vereinbarte Klausel ihrem eigentlichen Inhalt nach eine Obliegenheit ist und als solche die Form der §§ 6 Abs. 2, 32 VVG beachten müßte und de-

1) Bruck-Möller, Einl. Anm. 45 vor § 1; Prölß, Vorbem. I
2) Bruck, Privatversicherungsrecht, S. 27
3) Möller, in VP 1935/44

ren Folgen auslösen würde[1]. Hiernach seien klare, auf bestimmte Fälle beschränkte Haftungsausschlüsse dann zulässig, wenn ein Verhalten des VN oder einer Person, für die er haftet, mitwirkt[2]. Die Frage der Rechtsnatur einer Klausel wäre somit vom Wortlaut her zu beantworten. Begründet wird dies damit, daß es nicht Sinn der §§ 6 Abs. 2, 32 sei, die Versicherungstechnik "in ein Prokrustesbett zu spannen"[3]. Ferner knüpfe § 61 VVG ganz eindeutig an ein Verhalten des VN an, sei aber nach h.M. eine subjektive Gefahrumstandsausschlußklausel[4].

Die Gegenmeinung hält die Vereinbarung einer Bedingung oder Gefahrumstandsausschlußklausel nur da für zulässig, wo nicht Handlungen oder Unterlassungen des VN oder seiner Leute, für die er haftet, mitwirken[5].

Insoweit sei die Vertragsfreiheit wegen der zwingenden Regeln der §§ 6 Abs. 2, 32 (15 a) VVG eingeschränkt, anderenfalls sei nicht recht erklärlich, wieso es überhaupt der Schaffung derartiger Vorschriften bedurft hätte[6].

---

1) Gerhard-Hagen, Kommentar zum VVG, Anm. 2 zu § 49 u. Anm. 4 zu § 6; Hagen, Versicherungsrecht, 2.Abt. S. 525; Henke, Die Ausschlüsse und Grenzfälle in der UV, S. 20 ff; Prölß, Anm. 3 zu § 6; ders. in IRPV 1933/183; ders. in HansRGZ 1937 Abt. A Sp.211 ff (215); Voß, in VersR 1961/867; Pfefferkorn, in DJ 1941/302.

2) Prölß, Anm. 3 zu § 6

3) Prölß, Anm. 3 zu § 6

4) zur Frage der Rechtsnatur der "Herbeiführung des Versicherungsfalles" S.156 ff.

5) Ehrenzweig, VVG, S. 174 ff; ders., Versicherungsvertragsrecht Bd. 1, S. 320 ff; Kisch, Handbuch des Privatversicherungsrechts Bd. 2, S.405 ff (413) u. 586 ff (591); Lötsch, Die Risikobeschränkung, S. 58; Möller, in IRPV 1934/50; ders. in VP 1935/44; Roelli, Kommentar zum Schweizer Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag, Anm. 2 u. 3 zu Art.4; so auch schon RG v.15.2.1921 - VII 319/20 - in JW 1922/100, diese Entscheidung ist allerdings eine Ausnahme geblieben.

6) Kisch aaO. Bd. 2, S. 410

Der BGH, der sich erstmals ausführlicher in einer Entscheidung vom 1.6.1959 mit diesen Abgrenzungsproblemen befaßte, hat die Frage, ob nicht generell solche Klauseln, bei denen an ein Verhalten des VN angeknüpft wird, bei Versicherungen, die der Beschränkung der Vertragsfreiheit unterliegen, grundsätzlich ohne Rücksicht auf ihre Form rechtlich als Obliegenheiten zu behandeln seien, noch offengelassen[1]. Aus den Ausführungen ist indessen zu schließen, daß er im Zweifelsfall dazu neigt, wegen der nach § 6 für den VN günstigeren Folge eine Obliegenheit anzunehmen.

III. Stellungnahme

a) Ausgangspunkt des Theorienstreits

Die hier umrissenen Meinungen bezeichnen indessen nur Tendenzen. Sie sind - zumindest in ihrer heutigen Ausprägung - bei näherer Betrachtung weniger stark verschieden als es auf den ersten Blick den Anschein hat:

Auch Prölß als Repräsentant einer formalen Betrachtungsweise empfiehlt, zunächst außerhalb des § 6 VVG festzustellen, ob eine Handlungs- oder Unterlassungspflicht des VN geregelt wird, ehe an die Anwendung der Vorschrift gedacht werden könne[2]. Konsequenterweise dürfte es darauf nicht ankommen, wenn der formelle Charakter der Klausel, der letztlich doch entscheidend sein soll, eine eindeutige Auskunft gibt.

Auf der anderen Seite wollen Möller und, ihm folgend, der BGH auch da die Vereinbarung einer Gefahrumstandsausschlußklausel zulassen, wo in Erweiterung der gesetzlichen und vertraglichen Risikobeschränkungen der §§ 61, 152 VVG, § 4 II, 1 AHB Verhaltensweisen des VN aus der Gefahrtragung herausgenommen werden, die unmittelbar zum Ver-

1) BGH v. 1.6.1959 - II ZR 31/58 - in VersR 1959/691

2) Prölß, Anm. 3 zu § 6;
anders allerdings die ältere, insbesondere von Hagen vertretene Richtung, die allein auf formelle Gesichtspunkte abstellt. In dieser ursprünglichen Form wird sie heute nicht mehr vertreten.

sicherungsfall zu führen geeignet sind, ohne daß die dadurch geschaffene Gefahrenlage auf einem erhöhten Niveau ausruht[1].

An diesen beiderseitigen Einschränkungen und Ausnahmen wird deutlich, daß es eine generelle Grenzziehung nicht gibt und angesichts der Vielschichtigkeit der in den Klauseln zu regelnden Lebenstatbeständen verständlicherweise auch nicht geben kann[2]. Letztlich knüpfen fast alle Risikobeschränkungen an ein Verhalten des VN an[3]. So könnte man auch der Kriegsklausel, die aber nach einhelliger Ansicht eine Gefahrumstandsausschlußklausel ist[4], den Hinweis an den VN entnehmen, Kriegsgebiete in seinem eigenen Interesse und zugleich in dem der Gefahrengemeinschaft zu meiden. Ferner können nicht nur vorbeugende Obliegenheiten den VN zu Handlungen oder Unterlassungen anhalten, sondern auch Regeln über die Gefahrerhöhung in Verbindung mit entsprechenden Klauseln[5].

Wollte man also die Vereinbarung einer Bedingung oder Gefahrumstandsausschlußklausel in all den Fällen verbieten, in denen irgendein Verhalten des VN infrage steht, so wären kaum noch Fälle für eine Anwendung denkbar. Eine derart weitgehende Beschränkung der Vertragsfreiheit hat der Gesetzgeber sicherlich nicht gewollt[6].

---

1) Bruck-Möller in Anm. 42 zu § 32 entgegen der in Anm. 15 zu § 6 gegen Prölß vertretenen Ansicht, wonach bei einem Verhalten des VN stets nur die Vereinbarung einer Obliegenheit zulässig sein soll; BGH aaO. in VersR 1959/691

2) v. Gierke, Versicherungsrecht, S. 158; Leibkutsch, Der Versicherungsort, S. 30; Schmidt, Obliegenheiten, S. 242

3) Das gibt auch Lötsch zu, wenn er meint, daß Risikobeschränkungen daher praktisch kaum vorkämen, aaO. S. 59

4) hierzu S. 142.

5) Hellner, in VersArch 1956/83

6) Henke, Die Ausschlüsse und Grenzfälle in der UV, S. 22; Leibkutsch, Der Versicherungsort, S. 20 f

Andererseits ist Ausgangspunkt für die Prüfung der Rechtsnatur einer Klausel zunächst einmal der Wortlaut. So weist der Ausdruck "Leistungsfreiheit" meist auf eine Obliegenheit hin[1], Gefahrumstandsausschlußklauseln werden häufig mit den Worten "ausgeschlossen von der Versicherung sind . . . " oder "der Versicherer haftet nicht . . . " oder "der Versicherungsschutz erstreckt sich nicht auf . . . " umschrieben[2]. Der Wortlaut darf aber nur eines von mehreren Abgrenzungskriterien sein. Wäre dies nicht der Fall, dann könnte der Versicherer jede Verhaltensvorschrift als Gefahrumstandsausschlußklausel wirksam fassen. Den §§ 6 Abs. 2, 32 VVG wäre jeder Anwendungsbereich entzogen[3].

Wenn Wimmers dagegen die Zulässigkeit der Vereinbarung bestimmter Klauseln damit einschränken will, daß "dem Haftungsausschluß nicht schutzwürdige Interessen anderer Personen entgegenstehen dürfen"[4], so ist dieses von Wimmers für die Pflichtversicherung aufgezeigte Abgrenzungskriterium nur ein scheinbares. Es hätte zur Folge, daß Klauseln gleichen Inhalts in verschiedenen Versicherungszweigen verschieden interpretiert werden könnten, je nach der einseitigen Interessenlage am Vertrag überhaupt nicht beteiligter Dritter[5]. Damit ginge letztlich jeder verläßliche Maßstab verloren.

Die Frage der Einordnung der unterschiedlichen Klauseln muß vielmehr systematisch von der mit § 158 c VVG verbundenen Problematik getrennt werden. Ob und inwieweit die Vereinbarung einzelner Risikobeschränkungen zulässig ist, läßt sich prinzipiell weder von der äußeren Form noch vom Inhalt her beantworten. Es gibt keine andere generelle Abgrenzungslinie als Tradition und Versicherungspraxis. Jede Klausel muß nach Form, Inhalt und auf ihre versicherungstechnische Auswirkung hin untersucht werden. Danach ist auf ihren organischen Zusammenhang mit den Bedürfnissen der einzelnen Versicherungszweige zu achten[6].

---

1) BGHZ 1/159 ff (167), E.v. 14.2.1951 - II ZR 39/50 -
2) Schulz, in ZfV 1962/187
3) Schulz, in Beilage Nr. 17, Betrieb 1961, S. 3
4) Wimmers, S. 76 u. 77
5) Die Tendenz für eine gewisse Interessenabwägung wird auch beim BGH erkennbar, BGH v. 25.4.1955 - II ZR 6/54 - in VersR 1955/340. Dies bezieht sich aber nur auf die Vertragsparteien.
6) Prölß, Anm. 2 Vorbem. II

b) Lösungsmuster

Die Auslegung unklarer Klauseln, d.h. solcher Risikobeschränkungen, bei denen Form und Inhalt nicht miteinander übereinstimmen und daher sowohl als echte Risikoausschlüsse als auch als Obliegenheiten aufgefaßt werden können, ist kein prinzipielles Problem, sondern eine Frage der Methode[1]. Entsprechend der im Versicherungsrecht geltenden Vertragsfreiheit ist es dem Versicherer freigestellt, an welche Tatsachen er bei der Gestaltung einer Klausel anknüpfen will. Will er von einer bestimmten Handlung des VN ausgehen, die die Gefahr vermindern, kausal für das befürchtete Ereignis und dessen Umfang sein kann, und bei der ferner zu beurteilen ist, ob die Handlung schuldhaft ist oder nicht, so muß er alle zwingenden Regeln über vorbeugende Obliegenheiten beachten und gegen sich gelten lassen. Will der Versicherer hingegen einen besonderen Umstand als Maßstab für die Prämiengestaltung ansehen, so muß er alle zwingenden Regeln über die vorvertragliche Anzeigepflicht sowie über die Gefahrerhöhung beachten. Ist die Beschränkung des Risikos auf andere Weise als auf die vorstehend beschriebene möglich, so steht dem Versicherer auch dieser Weg frei. In jedem Falle ist es erforderlich, den materiellen Inhalt zu erforschen und an die Klarheit des Wortlauts strenge Anforderungen zu stellen.

c) Unklarheitsregelung

Auch wenn trotz sorgfältiger Prüfung eine Klausel weder in ein Obliegenheitsmuster noch in das eines echten Risikoausschlusses gefaßt werden kann, ist es nicht möglich, die sogenannte Unklarheitsregel anzuwenden[2]. Nach dieser Regel wurden früher zweifelhafte Bestimmungen der Allgemeinen Versicherungsbedingungen dergestalt interpretiert, daß der Versicherer als Schöpfer dieser Bedingungen etwaige Unklarheiten zu seinen Lasten gelten lassen mußte.

---

1) Dieser Gedanke ist entwickelt worden von Hellner, Exclusions of Risk and Duties Imposed on the Insured, Stockholm 1955; vgl. auch VersArch 1956/77.

2) hierzu Bruck-Möller, Einl. Anm. 71-75; Prölß, Vorbem. III A 8

Ist die Anwendungsmöglichkeit der Unklarheitsregel schon bei den unter der Mitwirkung der Aufsichtsbehörde aufgestellten AVB zweifelhaft, da hier die Voraussetzung nicht gilt, daß es allein dem Versicherer möglich gewesen wäre, die Unklarheit zu beseitigen[1], so hat sie vollends in der Luftfahrtversicherung keinerlei Berechtigung. Hier stehen sich gleichstarke Partner gegenüber. Die bedeutendsten Versicherungsnehmer sind die großen nationalen, fast ausschließlich unter staatlicher Kontrolle stehenden Luftverkehrsgesellschaften und die ebenfalls straff organisierten Zusammenschlüsse von Fliegervereinigungen. Sie nehmen einen erheblichen Einfluß auf die Gestaltung der Versicherungsbedingungen. Es fehlt somit an der - wie Möller sie nennt - Machtverstärkung auf seiten des Versicherers[2].

Trotz sorgfältiger Prüfung noch verbleibende Unklarheiten sind statt dessen darauf zu untersuchen, ob sie aus versicherungstechnischen Gründen in der einen oder anderen Richtung hin gerechtfertigt sind.

So kann die Vereinbarung einer Gefahrumstandsausschlußklausel da zulässig sein, wo sie dazu dient, ein Risiko im Hinblick auf einen anderen Versicherungszweig abzugrenzen[3], um eine Doppelversicherung zu vermeiden oder um den VN, der an der Deckung derartiger Risiken kein Interesse hat, nicht unnötig zu belasten. Anhand der anfangs aufgezeigten Unübersehbarkeit der Luftfahrtrisiken wird besonders deutlich, wie sehr der Versicherer auf eine sorgfältige Risikoanalyse angewiesen ist[4]. Ohne eine versicherungstechnisch gebotene und daher zulässige Abgrenzung ist aber eine wirksame Risikenklassifizierung und -spezialisierung nicht möglich.

---

1) Vom BGH ist daher die Unklarheitsregel für die AVB in keinem Fall mehr angewandt worden, Haidinger in VersR 1955/370
2) Bruck-Möller, Einl. Anm. 74 vor § 1
3) Dieser Gedanke klingt auch bei Prölß an, Anm. 3 zu § 6, S. 63: "ob er Anlaß hatte, eine Risikobegrenzung vorzuziehen"
4) Kubli, Luftfahrtversicherung, S. 59

§ 9 Die Zulässigkeit einzelner Risikobeschränkungen u. Vereinbarkeit mit dem Schutzbedürfnis Dritter

Die vorangegangenen allgemeinen Ausführungen über die Zulässigkeit der Risikobeschränkungen in den Allgemeinen und Besonderen Bedingungen haben gezeigt, daß es sich um kein prinzipielles Problem handelt, sondern um eine Frage des methodischen Vorgehens bei der Auslegung einzelner Klauseln. Diese muß jeweils im Einzelfall von der Form, dem Inhalt und einer etwaigen versicherungstechnisch gebotenen Notwendigkeit her beantwortet werden. Es ist daher erforderlich, die in der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung üblichen Klauseln im einzelnen besonders zu untersuchen, ob es sich bei ihnen um echte Ausschlüsse handelt, die auch der Dritte gegen sich gelten lassen muß, oder um Obliegenheiten, bei deren Verletzung er weiterhin über § 158 c VVG geschützt bleibt.

Einige der in den AHB enthaltenen Klauseln können unberücksichtigt bleiben, da sie wegen der Besonderheiten der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung von vornherein nicht anwendbar oder im Hinblick auf den Drittgeschädigten unproblematisch sind. Für § 158 c VVG sind nur folgende Fälle bedeutsam:

1. Verwendungsklausel, Ziff. 1 a LuH 1[1)]
2. Beschränkung des örtlichen Geltungsbereichs, Ziff. 2 LuH 1
3. Nichtbeseitigung eines besonders gefahrdrohenden Umstandes, § 4 II, 3 AHB
4. Behördliche Zulassungs- und Genehmigungserfordernisse, Ziff.6a - d LuH 1
5. Kriegs- und Unruhenklausel, Ziff. 8 b LuH 1
6. Mitnahme explosionsgefährlicher Stoffe, Ziff. 8 c LuH 1
7. Rekord-, Wettbewerbs- und Akrobatikflüge, Ziff. 8 d - e LuH 1
8. Vorsatzklausel, § 4 II, 1 AHB

---

1) Im folgenden werden der Einfachheit halber nur die BBLuH 1 zitiert, sofern die übrigen BBLuH keine abweichenden Bestimmungen enthalten.

A. Verwendungsklausel

I. Formale Gestaltung

Nach Ziff. 1 a LuH 1 erstreckt sich der Versicherungsschutz nur auf die gesetzliche Haftpflicht

> aus der Haltung und dem Betrieb der im Versicherungsschein und seinen Nachträgen näher bezeichneten Flugzeuge und nur auf die dort angegebene Art ihrer Verwendung[1].

Daß sich der Versicherungsschutz nur auf die Haftpflicht aus Haltung und Betrieb des im einzelnen näher bezeichneten Luftfahrzeuges erstreckt, bedarf keiner weiteren Erläuterung. Nur insoweit liegt überhaupt ein "versichertes Luftfahrzeug" vor.

Während § 1 Ziff. 2 b AHB das "Halten und Führen von Luftfahrzeugen"[2] vom Versicherungsschutz ausnimmt, ändert dies Ziff. 1 a LuH 1 insoweit ab, als der Ausschluß hinsichtlich bestimmter Luftfahrzeuge nicht gilt. Fraglich ist indessen, welche Wirkung die Beschränkung des Versicherungsschutzes auf die "angegebene Art der Verwendung" hat. Vom Wortlaut ausgehend liegt die Annahme einer Gefahrumstandsausschlußklausel nahe. Es ließe sich aber auch eine Bedingung dergestalt konstruieren, daß der Bestand des Versicherungsschutzes durch eine bestimmte Verwendungsart bedingt ist. Gegen die Annahme einer Obliegenheit spricht das fehlende Kausalitäts- und Verschuldenserfordernis.

II. Inhaltliche Zweckbestimmung

Nach der hier vertretenen Ansicht kann es auf die formelle Ausgestaltung der Klausel allein nicht ankommen. Dem Versicherungsvertrag wird die Gefahrenlage zugrunde gelegt, wie sie sich zur Zeit des Vertragsabschlus-

---

1) So ist nach Ziffer 1 b des Antrags (abgedr. S. XXXV) anzugeben, ob die Verwendung gem. Zulassung vorgesehen ist für "Schleppen von Reklamebändern, Transparenten, Lasten oder Segelflugzeugen".

2) gemeint ist "Inbetriebsetzen"

ses darstellte. Nach den Angaben des Versicherers im Antragsformular über die beabsichtigte Verwendung bemißt sich die zu erhebende Prämie.

Dieser enge Zusammenhang von Verwendungsart und Prämienkalkulation spricht für den Obliegenheitscharakter der Klausel. Nach Inhalt und Zweck will der Versicherer andere Verwendungen nicht generell ausschließen, sondern sich nur die Entscheidung im Einzelfall vorbehalten, um die entsprechende Tarifierung vornehmen zu können. Darüber hinaus wendet sich die Klausel an den VN, die Gefahr durch eine vertragsgerechte Verwendung möglichst konstant zu halten.

III. Ergebnis

a) Die Rechtsnatur der Klausel als Obliegenheit

Für die inhaltlich übereinstimmende Vorschrift des § 2 Abs. 2 b AKB ist der Obliegenheitscharakter einhellig anerkannt[1]). Verständlicherweise kann bei gleichem Inhalt eine geringfügig abweichende Formulierung Rechtsnatur und Rechtsfolge nicht ändern[2]), sofern nicht besondere versicherungstechnische Notwendigkeiten es erfordern. Das ist nicht der Fall, denn die Interessenlage ist hier wie dort die gleiche.

Die Annahme einer Gefahrumstandsausschlußklausel hätte zur Folge, daß jede vertragswidrige Verwendung von vornherein nicht vom Versicherungsvertrag erfaßt wird, die Gefahrtragung des Versicherers also unberührt läßt. Damit wären gerade für einen erheblichen Bereich des Betriebsrisikos die

1) Bruck-Möller, Anm. 44 u. 45 zu § 33; Fromm, S. 316 u. 317; Prölß, Anm. 2 zu § 2 AKB; Stiefel-Wussow, Anm. 13 zu § 2 AKB, S. 61; Thees-Hagemann, Anm. 1 zu § 2 AKB, S. 298; so auch schon RG v. 31.1.1941 - VII 95/40 - in IRPV 1941/59 (60); BGH v. 14.2.1951 - II ZR 39/50 - in VersR 1951/99(100); BGH v.31.1.1952 - II ZR 259/51 - in VersR 1952/81; BGH v. 25.6.1956 - II ZR 180/55 - in VersR 1956/471

2) Schulz in Beil. Nr. 17, Betrieb 1961, S. 1

Regeln über die Gefahrstandspflicht und vorbeugenden Obliegenheiten umgangen. Eine derartige Einschränkung wäre versicherungstechnisch nicht gerechtfertigt. Entsprechend gebraucht die Praxis der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung diese Klausel nicht als echte Ausschlußklausel.

Zwar berücksichtigt die Fassung der Ziff. 1 a LuH 1 formal weder das Verschuldensmoment, noch stellt sie auf den Kausalzusammenhang im Sinne der §§ 6, Abs. 2, 32 VVG ab, dennoch ist sie wegen dieser Mängel nicht ungültig. Da es sich bei den nichtbeachteten zwingenden Vorschriften des Gesetzes um solche relativ zwingenden Charakters handelt, hat die zuungunsten des VN vereinbarte Fassung vielmehr zur Folge, daß sich die Rechtsfolge nach den gesetzlichen Vorschriften der §§ 6 Abs. 2, 32 VVG und nicht nach der Vereinbarung richtet[1]. Das Verschuldenserfordernis wird induziert[2]. Im Interesse der Klarheit empfiehlt sich jedoch eine Neufassung, die den Obliegenheitscharakter eindeutig erkennen läßt. Zweckmäßig wäre eine Angleichung an § 2 Abs. 2 b AKB.

b) Vertragliche Obliegenheit und Gefahrstandspflicht

Da die Obliegenheit nur dann verletzt ist, wenn das Luftfahrzeug zu einem höher tarifierten Zweck benutzt wird, wäre grundsätzlich eine Gesetzeskonkurrenz mit den Regeln über die Gefahrstandspflicht möglich. Ziff. 1 a LuH 1 enthält jedoch eine selbständige Regelung der vorübergehenden oder dauernden Verwendung zu einem anderen als dem angegebenen Zweck. Es kommt nicht mehr darauf an, ob die abweichende Verwendung objektiv als Gefahrerhöhung anzusehen ist[3]. Maßgebend ist vielmehr die Anschauung der Vertragsparteien. Die Vorschriften über die Gefahrerhöhung sind damit ausgeschlossen[4]. Trotz des engen Zusammenhanges von Verwendungsart und Prämiengestaltung erfolgt keine automatische Anpassung der Prämie im Falle einer vertragswidrigen Verwendung, da der Versiche-

1) Bruck-Möller, Anm. 15 zu § 6
2) Schmidt, Obliegenheiten, S. 241
3) Prölß, Anm. 2 zu § 2 AKB, S. 641
4) Prölß, Anm. 2 zu § 2 AKB, S. 641; BGH v. 2.4.1952 - II ZR 64/51 - in VersR 1952/175

rer, der nach § 158 c leistet, nach § 158 f ein Rückgriffsrecht ausüben kann[1].

c) Folgerungen

Wenn somit eindeutig feststeht, daß Ziff. 1 a LuH 1 als vorbeugende Obliegenheit anzusehen ist, so heißt das nicht umgekehrt, daß jede vertragswidrige Verwendung des Luftfahrzeuges stets nur eine Obliegenheitsverletzung darstellen kann. Sofern es versicherungstechnisch notwendig und gerechtfertigt ist, bestehen keine Bedenken dagegen, bestimmte besonders gefährliche Verwendungsarten, die über das übliche Betriebsrisiko hinausgehen, durch die Vereinbarung einer Gefahrumstandsausschlußklausel aus der Gefahrtragung herauszunehmen. Solche Unterfälle der Verwendungsklausel enthalten die später noch näher zu erläuternden Ziffern 8 c und d LuH 1.

Von dieser Überlegung ausgehend, wäre es möglich, "Reklameflüge mit geschleppten Gegenständen" als Gefahrumstandsausschlußklausel zu konstruieren. Nach § 9 Abs. 1 Ziff. 4 LuftVO ist für die Erteilung der hierzu erforderlichen behördlichen Genehmigung der Nachweis einer Haftpflichtversicherung erforderlich. Der Gesetzgeber selbst ist also der Ansicht, daß dieser Fall gegenüber dem normalen Flugbetrieb ein Zusatzrisiko darstellt, das im Interesse Dritter besonders gedeckt werden muß.

Das Schutzbedürfnis Dritter würde dem nicht entgegenstehen, da bei der Abfertigung, ohne die kein Flug stattfinden kann, das Vorhandensein eines entsprechenden Versicherungsnachweises geprüft wird und bei einem Fehlen keine Startfreigabe erfolgt.

---

1) so neuerdings der BGH v. 28.2.1963 - II ZR 8/60 - in VersR 1963/426 unter ausdrücklicher Aufgabe seiner früheren, in Versicherungsrecht 1952/175 zitierten Entscheidung; a.A. Bruck-Möller, Anm. 34 zu § 41; Prölß in einer Anmerkung zum o.e. BGH-Urteil, VersR 1963/426. Im Hinblick auf § 158 c ist dieser Meinungsstreit unerheblich.

Nach der augenblicklichen Rechtslage wäre allerdings auch dieser Fall als vorbeugende Obliegenheit zu betrachten. Die Verwendungsklausel der Ziff. 1 a LuH 1 ist zu unbestimmt, als daß sie diesem, aus § 9 Abs.1 Ziff. 4 LuftVO zu folgernden Schluß entsprechend ausgelegt werden könnte[1], zumal im Bereich der beschränkten Vertragsfreiheit an die Klarheit einer Klausel besonders strenge Anforderungen zu stellen sind.

B. Beschränkung des örtlichen Geltungsbereichs

I. Formale Gestaltung

Nach Ziff. 2 LuH 1 erstreckt sich der örtliche Geltungsbereich des Versicherungsschutzes auf[2]

> Europa mit Ausnahme von Albanien, Bulgarien, Jugoslawien, Polen, Rumänien, Sowjetrußland, Tschechoslowakei und Ungarn[3].

Häufig wird diese Regelung abbedungen und ein erweiterter Deckungsbereich vereinbart[4].

Vom Formalen ausgehend ist die Klausel als Ausschlußtatbestand formuliert. Der Versicherungsschutz knüpft nicht an ein bestimmtes Verhalten des VN an. Dem Versicherer ist es gleichgültig, wohin der VN fliegt, verläßt er den Schutzbereich, endet der Versicherungsschutz.

---

1) Auf der Doppelkarte findet sich zwar ein entsprechender Vermerk, der für das LBA insofern von Bedeutung ist, als das Luftfahrzeug nur dann zum Schleppen zugelassen wird, wenn das Risiko eingeschlossen ist. Wenn aber - wie es vereinzelt vorgekommen ist - dieser Vermerk nicht entsprechend kenntlich gemacht wird und das LBA irrtümlich die Zulassung erteilt, so haftet der Versicherer Dritten gegenüber nach § 158 c VVG. Ob und inwieweit er beim LBA Regreß nehmen kann, soll hier dahingestellt bleiben.

2) entsprechend Ziff. 2 LuH 2, LuH 3, LuH 4, während bei LuH 3 a den Besonderheiten des Fesselballons entsprechend der Versicherungsschutz nach Ziff. 2 auf die BRD und Berlin (West) beschränkt ist.

3) gem.Rundschreiben des DLP 72 M/16 K v.20.12.54 ist Jugoslawien eingeschlossen.

4) Die Erweiterung kann auf bestimmte Länder beschränkt werden, regelmäßig wird dann aber weltweite Deckung gewährt.

II. Inhaltliche Zweckbestimmung

Die inhaltliche Zweckbestimmung bestätigt dieses Ergebnis. Zwar erscheint es immerhin denkbar, daß der VN auch im eigenen Interesse dazu angehalten werden soll, mit seinem Luftfahrzeug im Schutzbereich der Versicherung zu bleiben, primär gewollt ist das jedoch nicht. Nach einhelliger Ansicht handelt es sich daher bei dieser Klausel um keine Obliegenheit. Streit besteht allerdings im einzelnen darüber, ob die Klausel das Risiko primär begrenzt[1], eine Gefahrumstandsausschlußklausel[2] oder eine Bedingung[3] darstellt.

Die Streitfrage ist hier weniger wichtig, da der Versicherer in jedem Fall gegenüber dem Drittgeschädigten frei ist, sofern die Voraussetzungen der Klausel erfüllt sind. Der Dritte kann sich insoweit nicht auf § 158 c berufen. Bedeutsam ist sie jedoch für die Verteilung der Beweislast. Liegt eine Gefahrumstandsausschlußklausel oder Bedingung vor, so ist der Versicherer dafür beweispflichtig. Im Falle einer primären Risikobegrenzung obliegt die Beweislast dem VN.

III. Ergebnis

a) Die Rechtsnatur der Klausel als primäre Risikobeschränkung

Gegen die Annahme einer Bedingung spricht, daß der Geltungsbereich im einzelnen genau aufgezählt wird. Die örtliche Beschränkung stellt also nicht, wie Leibkutsch meint[4], gegenüber dem sonstigen Deckungsumfang

1) Stiefel-Wussow, Anm. 1 zu § 2, S. 54
2) Ehrenzweig, VVG, S. 205; Fromm, S. 315; Prölß, Anm. 1 zu § 2 AKB; Wimmers, S. 80
3) Leibkutsch, Der Versicherungsort, S. 39; Schmidt, Obliegenheiten, S. 237 f, der von einem funktionellen Rechtszwang spricht.
4) Leibkutsch aaO. S. 47; so auch Schmidt, der zu § 4 AFB die Ansicht vertritt, der Versicherungsschutz sei an die aufschiebende Bedingung geknüpft, daß der Versicherungsfall innerhalb des örtlichen Geltungsbereichs eintritt, aaO. S. 238

eine Ausnahme von der Regel dar, daß Schäden auf der ganzen Erde gedeckt seien. Dies müßte ausdrücklich zum Ausdruck gebracht werden[1]. Es kann sich auch nicht um eine Gefahrumstandsausschlußklausel handeln, denn die Leistungsfreiheit des Versicherers tritt ganz unabhängig davon ein, ob das Überschreiten der örtlichen Grenzen im konkreten Fall eine Veränderung der Gefahrenlage bewirkt[2].

Am naheliegendsten ist es, in der Klausel eine primäre Begrenzung des Risikos zu sehen. Schäden außerhalb der im Versicherungsvertrag festgesetzten Grenzen fallen daher nie unter die Gefahrtragung[3].

b) Verhältnis zu § 158 c VVG

Bei den Regelungen der §§ 158 c ff VVG handelt es sich erkennbar um einen staatlichen Fürsorgeakt allein zum Schutz inländischer Geschädigter[4]. Die Wirkungen müssen daher auch auf das Inland beschränkt bleiben[5]. Jeder Staat muß selbst entscheiden, inwieweit er eine Versicherungspflicht einführt und welche Haftungserweiterung er in dieser Hinsicht eintreten läßt[6]. Ist dagegen der im Geltungsbereich des § 158 c, also der in Deutschland Geschädigte ein Ausländer, greift natürlich die Schutzwirkung ein und zwar auch dann, wenn die Ansprüche vor ausländischen Gerichten geltend gemacht werden. Nach Sinn und Zweck dieser Bestimmung sollen nur die im Ausland entstehenden Schäden, nicht aber auch die Geltendmachung vor ausländischen Gerichten ausgeschlossen werden[7].

---

1) wie z.B. in der Form: Ausgeschlossen sind Versicherungsansprüche, soweit sich der Schaden nicht in Europa ereignet . . . . vgl. für § 5 AUB; Henke, Die Ausschlüsse und Grenzfälle in der UV, S. 23
2) Schmidt, aaO. S. 238; Leibkutsch,aaO., S. 37 ff
3) Stiefel-Wussow, Anm. 1 zu § 2, S. 54; so wohl auch Thees-Hagemann, Anm. 12 zu § 2 AKB, S. 298, der unklar von einer objektiven Beschränkung des Versicherungsschutzes spricht. Wussow, AHB, Anm. 6 zu § 4, S. 227
4) Prölß, International-rechtliche Aspekte der Kfz-HV, S. 15
5) Die sowjetisch besetzte Zone Deutschlands ist auch im versicherungsrechtlichen Sinne kein Ausland, Stiefel-Wussow, Anm. 6 zu § 2
6) Stiefel-Wussow, Anm. 10 zu § 2, S. 59
7) Hartung, Die allgemeine HV, S. 61

c) Grüne Karte

In der Kfz-Haftpflichtversicherung dient die sogenannte "Grüne Karte" mit einem System von Korrespondenzbüros der Durchführung der Europadeckung. Sie hat zu einer befriedigenden Lösung geführt[1]. Man könnte erwägen, für die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung eine entsprechende Regelung einzuführen. Da aber der Luftverkehr weltweit ist, würde eine Lösung auf europäischer Basis nicht ausreichen, sondern es müßten Vereinbarungen mit den Luftfahrtversicherern der ganzen Welt getroffen werden. Das läßt eine Verwirklichung als sehr zweifelhaft erscheinen.

Voraussetzung wäre hierzu einmal die wechselweise Überprüfung der jeweiligen sehr unterschiedlichen Landesrechte, zum anderen die Bereitwilligkeit der ausländischen Versicherer mitzuwirken. Rückfragen haben ergeben, daß eine derartige Bereitschaft zur Zeit nicht vorhanden ist. Man weist vielmehr darauf hin, daß kein Anlaß bestehe, von den Bestimmungen des Römischen Abkommens abzuweichen. Art. 15 Abs. 2 RA sehe aber nur die Möglichkeit vor, daß von einem Eintragungsstaat des ausländischen Luftfahrzeuges eine Bescheinigung über die Zahlungsfähigkeit des Versicherers verlangt werden könne[2].

Ein einheitlicher, umfassender Schutz Dritter kann daher nur im Wege einer weltweiten Geltung des Römischen Abkommens herbeigeführt werden. Die Notwendigkeit einer allgemeinen Ratifikation kann nicht oft genug hervorgehoben werden.

---

1) Einzelheiten sind im vorliegenden Zusammenhang unbeachtlich, hierzu Prölß, International-rechtliche Aspekte der Kfz-HV

2) Nach Anfragen war dieses Problem mehrfach Gegenstand von Besprechungen innerhalb der IUAI. Angeregt wurde jedoch erst kürzlich wieder die Schaffung eines einheitlichen Versicherungsnachweises, vgl. ICAO Doc LL/SC/Rev. Rome No. 9 v. 30.3.1965

C. Nichtbeseitigung eines besonders gefahrdrohenden Umstandes

I. Formale Gestaltung

Nach § 4 II, 3 AHB bleiben Haftpflichtansprüche ausgeschlossen,

> die darauf zurückzuführen sind, daß der VN besonders gefahrdrohende Umstände, deren Beseitigung der Versicherer billigerweise verlangen konnte und verlangt hat, nicht innerhalb einer angemessenen Frist beseitigte. Ein Umstand, welcher zu einem Schaden geführt hat, gilt ohne weiteres als besonders gefahrdrohender.

Da die Klausel auf eine Kausalität zwischen Haftpflichtanspruch und Fortbestehen des gefahrdrohenden Umstandes abstellt[1], könnte sie formal betrachtet sowohl Gefahrumstandsausschlußklausel als auch Obliegenheit sein. Aus der Überschrift "Ausschlüsse" in Verbindung mit der Tatsache, daß die Klausel an bestimmte Umstände anknüpft, liegt die Annahme einer Gefahrumstandsausschlußklausel nahe, zumal das für eine Obliegenheit typische Verschuldenserfordernis nicht erkennbar berücksichtigt ist.

II. Inhaltliche Zweckbestimmung

Da aber die auf besonders gefahrdrohende Umstände zurückzuführenden Haftpflichtansprüche nicht von vornherein ausgeschlossen sind, sondern der Ausschlußtatbestand der Klausel erst dann Platz greift, wenn der Versicherer zuvor die Beseitigung dieser Umstände verlangen konnte und verlangt hat, muß die Annahme einer Gefahrumstandsausschlußklausel begrifflich ausscheiden. Wo nämlich Umstände von vornherein aus dem vom Versicherer nach der Vertragsgestaltung übernommenen Gefahrenbereich herausgenommen worden sind, besteht kein Anlaß, noch deren Beseitigung zu verlangen. Damit wird auch die Abgrenzung zu den Regeln über die "Herbeiführung des Versicherungsfalles" deutlich.

---

1) Wussow, AHB Anm. 101 zu § 4, S. 332

Beseitigt nämlich der VN die besonders gefahrdrohenden Umstände nicht, so tritt dadurch nicht notwendig der Versicherungsfall ein. Die Gefahrenlage stabilisiert sich vielmehr auf erhöhtem Niveau. Von hier aus kann sich dann zwar der Versicherungsfall entwickeln, braucht es aber nicht. Tritt der Versicherungsfall ein, so indiziert er lediglich die Vermutung, daß ein besonders gefahrdrohender Umstand vorgelegen hat. Unberührt bleibt als weitere Voraussetzung für die Anwendbarkeit der Klausel das "Billige-Verlangen-Können" und das "Verlangt-Haben" nach Beseitigung dieser Umstände.

III. Ergebnis: Die Rechtsnatur der Klausel als Obliegenheit

Die Klausel stellt nicht darauf ab, ob die besonderen gefahrdrohenden Umstände vor oder nach Vertragsschluß entstanden sind, sondern nur auf ein Verhalten des VN nach Vertragsschluß. Während der gesamten Vertragsdauer wird von dem VN gefordert, daß sich die bei Vertragsschluß bestehende Gefahrenlage nicht zuungunsten des Versicherers verschiebt, ihre Konkretisierung nach Möglichkeit gehindert und gemindert wird.

Das Verhalten, auf das abgestellt wird, dient eindeutig gefahrvorbeugenden Zwecken, erfordert also ein positives Tun. Die Rechtsfolgen bestimmen sich daher nach §§ 6 Abs. 2, 32 VVG. Die Vorschriften über die Gefahrerhöhung, §§ 23 ff VVG sind nicht anwendbar[1]. In der Praxis ist der

1) wie hier: Bruck-Möller, Anm. 43 zu § 32; Schwaiger, Führer durch die Haftpflichtversicherung, S. 127; unklar Wussow, Anm. 94 zu § 4, S. 327 f; a.A. Hartung, Die allgemeine HV, S. 98; Oberbach, AHB Bd. 1, S. 270 f; Schulz, in Beil. Nr. 17, Betrieb 1961, S. 7, Anm.115, die §§ 23 ff anwenden wollen, damit aber auch einen TB der Leistungsfreiheit annehmen, womit § 158c VVG anwendbar wäre. Prölß hält dagegen die Bestimmung für einen zur Abwendungs- und Minderungspflicht der §§ 62, 63 VVG gehörenden Fall, der hier aber als "selbständiger Ausschluß" konstruiert sei, VVG, 15. Aufl. 1965, Anm.9 zu § 4 AHB. Der BGH ist offenbar der Ansicht, es handele sich um eine Gefahrumstandsausschlußklausel, indem er obiter dicta ausführt, die Klausel sei

Unterschied freilich wenig bedeutsam, da der Versicherer bei Vorliegen besonders gefahrdrohender Umstände regelmäßig kündigt.

D. Fehlende behördliche Zulassungs- und Genehmigungserfordernisse

1. Formale Gestaltung

Nach Ziff. 6 LuH 1 wird der Versicherungsschutz, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart ist, nur dann gewährt,

a. wenn der Luftfahrtbetrieb, soweit gesetzlich vorgeschrieben, behördlich genehmigt ist,

b. wenn das Flugzeug auf seine Verkehrssicherheit nachgeprüft und behördlich zugelassen ist,

c. wenn die Mitglieder der Flugzeugbesatzung, soweit erforderlich, im Besitz aller gesetzlich vorgeschriebenen Genehmigungen für die von ihnen ausgeübten Tätigkeiten sind,

d. bei Ausbildungsbetrieben, wenn diese behördlich genehmigt sind.

Erfolgt eine Teilnahme an Flügen im Ausland, so gelten statt der deutschen Vorschriften die des betreffenden Landes[1)].

Nicht nur die Zusammenfassung unter einer Ziffer, also die äußerliche Zusammengehörigkeit, sondern auch die mit der Zusammenfassung verfolgte Zielsetzung rechtfertigt eine zusammengehörige Untersuchung dieser Fälle und eine einheitliche Entscheidung.

"Gegenstand eines Risikoausschlusses, dessen Folgen bei fingierter Kausalität ohne Rücksicht auf ein Verschulden des VN eintreten . ... ", BGH v. 18.1.1965 - II ZR 135/62 in VersR 1965/325. Die sich bei dieser Ansicht im Hinblick auf § 158 c VVG ergebende Konsequenz scheint er dabei zu übersehen.

1) In der Versicherungspraxis gelten diese Voraussetzungen auch dann als erfüllt, wenn auf Grund einer Unbedenklichkeitsbescheinigung der DVL Prüfstelle eine vorläufige Genehmigung erteilt worden ist.

Das Erfordernis von Genehmigungen für die Besatzungen, Verkehrssicherheitsprüfung und Zulassung des Luftfahrzeuges sollen die weitgehende Gewähr dafür geben, daß sich das Luftfahrzeug im ordnungsgemäßen Zustand befindet und daß dieser Zustand durch eine Besatzung, deren Fähigkeit im behördlichen Genehmigungsverfahren erwiesen ist, aufrecht erhalten bleibt. Es sind dies die Voraussetzungen für einen ordnungsgemäßen Ablauf des Flugbetriebes, von denen der Versicherer ausgehen will, wenn er die Deckung des Risikos übernimmt.

Die Formulierung "Versicherungsschutz wird nicht gewährt" spricht für das Vorliegen einer Gefahrumstandsausschlußklausel[1]. Diese Formulierung findet sich beispielsweise auch in § 2 Ziff. 3 AKB und bezeichnet dort nach einhelliger Ansicht einen echten Risikoausschluß[2].

II. Inhaltliche Zweckbestimmung

a) Einordnungsmöglichkeiten

Gegen die Annahme einer Gefahrumstandsausschlußklausel spricht, daß der Mangel der Genehmigungserfordernisse als solcher keine Schäden verursachen kann. Das geschieht nur durch technische Fehler des Luftfahrzeuges oder ein falsches Verhalten seiner Besatzung. Eine Gefahrumstandsausschlußklausel müßte dieses Kausalerfordernis berücksichtigen. Wollte man die fehlende Kausalität durch eine Fiktion dergestalt ersetzen, daß, wenn die jeweiligen Genehmigungen nicht vorliegen, zugleich auch immer ein technischer Mangel oder ein fehlerhaftes Verhalten der Besatzungsmitglieder vorliegt, was zu einem Schaden führen könne, könnte man auf diese

1) zu Ziff. 6 BBLuH meint Prölß, es handele sich um eine "sehr klare Ausschlußbestimmung"; in HansRGZ 1937 Abt. A Sp.222, Anm. 29

2) statt aller Prölß, Anm. 6 zu § 2 AKB, S. 649

Weise jede Obliegenheitsregelung umgehen[1]). Andererseits spricht das fehlende Verschuldenserfordernis auch gegen die Annahme einer Obliegenheit. Daran zeigt sich, daß eine saubere dogmatische Einordnung weder in das Obliegenheitsmuster noch in das einer Gefahrumstandausschlußklausel möglich ist.

Das liegt ganz einfach daran, daß das Anknüpfen an die Genehmigungen keine einwandfreie Lösung in der einen oder anderen Richtung zuläßt[2]). Vom Inhaltlichen her betrachtet sprechen allerdings mehr Gesichtspunkte für eine Obliegenheit.

b) Interessenlage und Normzweck

Schon aus der Fassung in Ziff. 6a LuH 1 "soweit gesetzlich vorgeschrieben" oder in Ziff. 6c LuH 1 "soweit gesetzlich genehmigt" geht hervor, daß der Versicherer das Risiko fehlender Genehmigungen jedenfalls in den Fällen in Kauf nehmen will, in denen diese Genehmigungen nicht ausführlich vorgeschrieben sind. Ferner sieht er von vornherein Ausnahmen vor, indem er bestimmt, "soweit nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart ist", womit offenbar die Schulungs- und Typenflüge erfaßt werden sollen.

Bei näherer Betrachtung wird somit klar, daß die Klausel den VN zu einem bestimmten Verhalten veranlassen will, um zu vermeiden, daß das Luftfahrzeug in Betrieb genommen wird, ohne zugelassen, geprüft oder ord-

---

1) so aber im Zusammenhang mit dem Streit um die Führerscheinklausel in der Kfz-HV Prölß, in HansRGZ 1937 Abt. A Sp. 211; dagegen Möller, in HansRGZ 1937 Abt. A Sp. 240 ff;

Bedenken gegen die Klausel als echten Ausschlußtatbestand macht auch schon Döring, Luftversicherung, S. 44, geltend, ohne allerdings auf die rechtliche Problematik einzugehen.

2) So hat Möller versucht, die Führerscheinklausel dogmatisch sauber als Gefahrumstandsausschlußklausel zu formulieren, was aber dazu führt, daß sie praktisch nicht mehr anwendbar ist: "Der Versicherer haftet nicht für den Schaden, der durch ein schuldhaft nicht beanstandetes Fehlen des Führerscheines verursacht wird." vgl. in HansRGZ 1937 A Sp. 250.

nungsgemäß bemannt zu sein. Nicht das Fehlen an sich ist das den eigentlichen Inhalt der Klausel gestaltende Wesensmerkmal, sondern die Verhaltensweise des VN, der ein nicht zugelassenes Fahrzeug einsetzt oder mit einer nicht den Vorschriften entsprechenden Besatzung versieht. Vor solch unzuverlässigen Verhaltensweisen sollen Dritte besonders geschützt werden[1]). Ihrem Kern nach enthält die Klausel vorbeugende Obliegenheitsmerkmale zur Vermeidung einer Gefahrerhöhung. Sie wendet sich sinngemäß betrachtet an den VN mit dem Gebot, die Genehmigungs- und Zulassungserfordernisse zu beachten, da dies die Gewähr dafür bietet, daß der Flug ordnungsgemäß durchgeführt werden kann.

c) Die Regelung in der Kfz-Haftpflichtversicherung

Bestätigt wird dieses Ergebnis durch die Entwicklung der Führerscheinklausel in der Kfz-Versicherung[2]). Beinahe wörtlich mit Ziff. 6b LuH 1 übereinstimmend, hieß es in § 14 Abs. 2 der AVB, die später durch die AKB ersetzt wurden:

> Der Versicherungsschutz wird nur dann gewährt, wenn der Fahrer (sei es der Halter oder eine dritte Person) beim Eintritt des Schadens im Besitz eines zur Führung des betreffenden Fahrzeugs berechtigenden Führerscheines war.

Insbesondere Möller hatte schon lange vor Einführung der Pflichtversicherung für Kfz-Halter auf die rechtliche Unzulässigkeit der Klausel hingewiesen[3]). Später wurde teilweise die Ansicht vertreten, es handele sich um sogenannte relative Gefahrenausschlüsse, die zwar für den VN Bedeu-

---

1) so die Begründung im Schreiben des Präsidenten d. RAA v. 24.5.1941 an die Kfz-Versicherer zur Auslegung der Führerscheinklausel, abgedr. in DJ 1941/659.

2) ausführlich hierzu Pfefferkorn, in DJ 1941/297 ff; Schmidt, Obliegenheiten, S. 242 m.w.N.

3) Möller, in IRPV 1934/49 ff; ders. in VP 1935/44 ff; ders. in HansRGZ A 1937 Abt. A Sp. 240 ff; vgl. auch Jannott, Zur Vervollkommnung der HV, S. 16.

tung hätten, nicht aber wegen § 158 c VVG für den geschädigten Dritten[1].

Durch die grundlegenden Entscheidungen des BGH ist diese Streitfrage gegenstandslos geworden. Der BGH hat von vornherein die übrigen Lösungsmöglichkeiten aus rechtlichen Gründen abgelehnt und seitdem in ständiger Rechtsprechung daran festgehalten[2]. Unter Hinweis auf die Rechtsprechung zur Führerscheinklausel in den AKB sieht der BGH auch ausdrücklich die vom Wortlaut her ebenfalls zweifelhafte, insoweit mit Ziff. 6b LuH 1 übereinstimmende Führerscheinklausel in § 3 Nr. 7 der AVB der Rechtsschutzversicherung als Obliegenheit zur Vermeidung einer Gefahrerhöhung an[3].

III. Die Rechtsnatur der Klausel als Obliegenheit

Es kann daher kein Zweifel bestehen, daß unter Berücksichtigung dieser Rechtsprechung Ziff. 6 LuH 1 entgegen ihrem Wortlaut als Obliegenheit anzusehen ist. Die Luftfahrt-Haftpflichtversicherer haben in Übereinstimmung mit diesem Ergebnis niemals versucht, diese Klausel Drittgeschädigten entgegenzuhalten[4].

Obwohl die Fassung der Ziff. 6 LuH 1 weder das nach §§ 6, Abs. 2, 32 VVG erforderliche Verschuldens- und Kausalitätserfordernis beachtet, ist sie nicht unzulässig, sondern wie bei der Verwendungsklausel den gesetzlichen Erfordernissen entsprechend umzudeuten[5]. Auch hier emp-

---

1) so zunächst Schötzau, in NZ 1940/414, ihm folgend Pfefferkorn, der im Anschluß daran eine Neufassung vorschlug, in DJ 1941/304.

2) BGHZ 1/159 ff (165) E.v. 14.2.1951 - II ZR 39/50 -; BGH v. 2.4.1952 - II ZR 64/51 - in VersR 1952/175; BGHZ 4/369 ff (371), E.v. 31.1.1952 - II ZR 259/51 -; BGH v. 31.3.1960 - II ZR 44/59 - in VersR 1960/589 f.

3) BGH v. 1.6.1959 - II ZR 31/58 - in MDR 1959/732; ebenfalls OLG Stuttgart v. 31.12.1957 - 4 U 92/57 - in VersR 1958/225.

4) so auch Wimmer, in ZLR 1954/148 u. 149 (Sitzung der WGL v. 2.10.1953 in Köln)

5) Der zwar zulässige Beweis, daß der Schaden durch die nichtbeachteten Genehmigungs- und Zulassungserfordernisse nicht kausal bedingt war, wird allerdings praktisch kaum je geführt werden können, vgl. auch BGH v. 26.9.1957 - II ZR 149/56 - in VersR 1957/678 (679).

fiehlt sich eine Klarstellung der Klausel als Obliegenheit. Das würde zweckmäßigerweise in Anpassung zu § 2 AKB geschehen.

E. Kriegs- und Unruhenklausel

I. Formale Gestaltung

Nach Ziff. 8b LuH 1 sind von der Versicherung ausgeschlossen Haftpflichtansprüche

> wegen Schäden, die mit Aufruhr, öffentlichen Unruhen, Kriegsereignissen, Verfügungen und Maßnahmen von hoher Hand und Erdbeben unmittelbar oder mittelbar zusammenhängen.

Es handelt sich hierbei um den typischen Fall einer objektiven Gefahrumstandsausschlußklausel[1]. Voraussetzung für die Anwendbarkeit ist ein adäquater Kausalzusammenhang zwischen Kriegsereignis und Versicherungsfall. Auf ein Verschulden des VN kommt es nicht an. Da die Klausel nicht auf ein Verhalten des VN Bezug nimmt, können Zweifel über Abgrenzungen nicht entstehen. Im einzelnen kann lediglich fraglich sein, wann die Voraussetzungen für die Anwendung der Klausel vorliegen.

II. Inhalt

a) Erdbeben und Verfügungen von hoher Hand

Der Begriff des Erdbebens ist der Naturwissenschaft zu entnehmen[2]. Verfügungen von hoher Hand sind alle Maßnahmen der Staatsgewalt, gleichgültig ob sie zu Recht oder zu Unrecht ergehen[3]. Im Einzelfall kann freilich zweifelhaft sein, ob nicht bei einer Beschlagnahme des Luftfahrzeuges die Haltereigenschaft des VN endet, so daß schon aus diesen Gesichtspunkten ein Versicherungsschutz ausscheidet.

---

1) einhellige Ansicht, Bruck-Möller, Anm. 42 zu § 32; Prölß, Anm. 6 u. 7 zu § 2 AKB; Stiefel-Wussow, Anm. 25 zu § 2.
2) Stiefel-Wussow, Anm. 50 zu § 2.
3) Einzelfälle bei Prölß, Anm. 7 zu § 2 AKB.

b) Krieg und Kriegsereignisse

Der Ausschluß des Kriegsrisikos ist seit altersher im Seeversicherungsrecht üblich[1]. Er findet sich heute in dieser oder ähnlicher Form in allen Versicherungszweigen.

Oberbegriff sind Krieg und Kriegsereignis. Der Kriegszustand braucht nicht völkerrechtlich anerkannt zu sein. Krieg im versicherungsrechtlichen Sinne ist vielmehr entsprechend der Verkehrsauffassung auch ein dem Krieg ähnlicher tatsächlicher Zustand, wo einander feindlich gegenüberstehende Staaten oder Parteien durch militärische oder sonstige Zwangsmaßnahmen die gegebene Ordnung mit einer gewissen Planmäßigkeit stören[2]. Aufruhr wiederum ist nicht nur im Sinne der §§ 113, 115, 125 StGB zu verstehen, sondern liegt stets dann vor, wenn es sich um einen mit Mitteln der Gewalt durchgeführten, organisierten Kampf der Untertanen gegen die bestehende Staatsgewalt handelt. Einzelne Plündereien oder Gewalttätigkeiten genügen nicht[3].

Die in der Klausel enthaltenen einzelnen Umschreibungen finden sich in dieser oder ähnlicher Form überall wieder. Sie sind vor allem historisch zu verstehen als beispielhafte, graduelle Differenzierungen, deren Voraussetzungen sich nach den Umständen des Einzelfalles bestimmen. Kriegsereignis und Schaden müssen jedoch stets in ursächlichem Zusammenhang stehen. Das Kriegsereignis muß die "causa proxima" des Schadens sein. Die Beweislast trifft den Versicherer[4]. Aus dem Charakter der Kriegsklausel als einer Ausnahmebestimmung ergibt sich, daß sie nur soweit ausgelegt werden darf, als ihr wirtschaftlicher Zweck es erfordert[5].

---

1) Manes, Versicherungslexikon, Anm. 8 Stichwort Kriegsversicherung.
2) Ritter, Seeversicherung, Bd. 1, Anm. 7 zu § 35.
3) Ritter aaO. Anm. 8 zu § 35.
4) Beispiele f.d. Anwendung der Kriegsklausel in der Kfz-HV bei Pienitz, S. 106 ff; vgl. auch Ritter, Anm. 9 zu § 35.
5) Hans.OLG v. 9.7.1947 - 4 U 114/46 - in VW 1948/118.

III. Vereinbarkeit mit dem Schutzbedürfnis Dritter

Eine generelle Kriegsdeckung ist aus versicherungstechnischen Gründen grundsätzlich nicht möglich[1]. Das eigentliche Risiko wird im Falle eines Krieges derart von einem anderen überlagert, das wegen seiner Unübersehbarkeit und Plötzlichkeit nicht kalkulierbar ist, daß die versicherungstechnisch notwendige wechselseitige Beziehung von Zufälligkeit, Schätzbarkeit und Gegenseitigkeit aufgehoben wird. Die an sich schutzwürdigen Interessen Dritter müssen hier zurücktreten, da sich in diesen Ausnahmefällen Gefahren verwirklichen, die letztlich jedermann in gleicher Weise betreffen[2].

Die Bedeutung dieser Klausel ist allerdings heute ungleich geringer als früher. In der Kfz-Haftpflichtversicherung soll sie daher künftig wegfallen[3]. Da aber in der Luftfahrt das Gefahrenmoment ein anderes ist, rechtfertigt sich hier die Beibehaltung der Klausel[4]. Dafür wäre jedoch ausreichend, wenn sich der Ausschluß nur auf unmittelbare Schäden bezöge.

---

1) Aus der Praxis der Luftfahrtversicherung ist allerdings zu erwähnen, daß auf Wunsch das Kriegsrisiko sowohl in der Unfall- und Kaskoversicherung als auch in der Haftpflichtversicherung gedeckt werden kann. Die DLH hat von dieser Möglichkeit in kritischen Zeiten z.B. bei Kongo- und Algerienflügen mehrfach Gebrauch gemacht. Der Vertragsabschluß erfolgt durch Sonderbedingungen, die sich nach den Umständen des Einzelfalles richten. Sachschäden sind in der Haftpflichtversicherung jedoch stets ausgeschlossen. Das rührt daher, weil die Unterbringung des Kriegsrisikos wegen seiner Eigenart nur auf dem englischen Markt erfolgen kann, wo eine Einbeziehung von Sachschäden nicht möglich ist, da dieses Risiko unübersehbarer als bei Personenschäden ist. Der DLP betätigt sich bei der Unterbringung des Kriegsrisikos nur als Vermittler.

2) Wimmers, S. 83.

3) Lorenz-Liburnau, in VR 1963/303.

4) Im letzten Weltkrieg wurde das "versehentl. Beschußrisiko" im Anschluß an LuH 1 Ziff. 8b durch folgende Vereinbarung eingeschlossen: ". . . Mitgedeckt sind jedoch Haftpflichtansprüche aus Schäden, die sich bei Flügen innerhalb der Reichsgrenze - außerhalb eines militärischen Operationsgebietes - im Zusammenhang mit einer versehentlichen Beschießung der Luftfahrzeuge durch Teile der deutschen Wehrmacht ergeben".

F. Die Mitnahme gefährlicher Stoffe

I. Formale Gestaltung

Nach Ziff. 8c LuH 1 sind Haftpflichtansprüche ausgeschlossen

> wegen Schäden, entstanden durch Mitnahme von explosionsgefährlichen oder leicht entzündlichen Stoffen oder Gasen; hierbei gelten jedoch fest eingebaute Betriebsstofftanks und Leuchtmunition, ferner Flaschen mit Preßluft und Kohlensäure in der zur Bedienung von Radbremsen und Schwimmböden erforderlichen Menge als explosionssicher.

Vom Formalen her gesehen, vor allem im Hinblick auf die unter der gleichen Überschrift stehende Kriegsklausel, handelt es sich offenbar auch hier um eine Gefahrumstandsausschlußklausel. Da sie nicht auf ein Verhalten des VN abstellt, sondern an Ansprüche Dritter anknüpft, scheint sich dieses Ergebnis auch vom Inhaltlichen her zu bestätigen.

II. Inhaltliche Zweckbestimmung

a) Einordnungsmöglichkeiten

Andererseits hat die Klausel sicherlich den Zweck, als eine Art Sicherheitsvorschrift Schäden vorzubeugen, die angesichts der besonderen Gegebenheiten im Luftverkehr eine unberechenbare Breitenwirkung erreichen können, wenn das Luftfahrzeug bei der Mitnahme derartig gefährlicher Stoffe abstürzt.

Zur genaueren Kenntnis des in der Klausel geregelten Sachverhalts muß man zwischen zwei denkbaren Schadensfällen unterscheiden. Denkbar ist einmal der Fall, daß die Haftpflichtansprüche unmittelbar aus der Mitnahme gefährlicher Stoffe durch das versicherte Luftfahrzeug herrühren, zum anderen können Haftpflichtansprüche aus Ereignissen entspringen, die zwar Explosionsschäden darstellen, für die aber der Halter eines anderen Luftfahrzeuges verantwortlich ist, das diese Stoffe nicht befördert, beispielsweise bei einem Zusammenstoß zweier Luftfahrzeuge, wo nur eines von beiden derartige Stoffe mit sich führt.

Der Ausschluß bezieht sich nur auf den ersten Fall. Andernfalls wäre der ganze Versicherungsschutz infrage gestellt. Mithin betrifft die Klausel nur einen für besonders gefährlich erachteten Fall der Verwendung des Luftfahrzeuges. Ihr liegt das Verbot des § 27 LuftVG zugrunde. Da die Verwendungsklausel ihrem Wesen nach eine Obliegenheit ist, fragt es sich, ob bei dem Sonderfall der Ziff. 8c LuH 1 ausnahmsweise die Vereinbarung einer Gefahrumstandsausschlußklausel zulässig ist.

b) Interessenlage und Normzweck

Das Verbot, das dieser Klausel zugrunde liegt, enthält einen Genehmigungsvorbehalt. Wird die Genehmigung erteilt, so wird als Auflage der Nachweis eines speziellen Versicherungsschutzes gefordert. Bei der Deutschen Lufthansa, wo die Beförderung gefährlicher Stoffe häufig vorkommt, ist Ziff. 8c LuH 1 entsprechend abbedungen worden[1]. Da der Gesetzgeber selbst für den in § 27 LuftVG erfaßten Tatbestand ein Verbot mit Genehmigungsvorbehalt vorgesehen hat, ist für diesen Sonderfall die Vereinbarung einer Gefahrumstandsausschlußklausel notwendig und gerechtfertigt. Das Risiko ist stets gesondert zu decken.

Aus der Zulässigkeit der Vereinbarung einer Gefahrumstandsausschlußklausel im Hinblick auf § 27 LuftVG folgt andererseits, daß der Rahmen der Klausel aus § 27 LuftVG zu ermitteln ist, daß also Ziff. 8c LuH 1 nicht irgendeine Mitnahme, sondern nur die genehmigungspflichtige Beförderung im Sinne des § 27 LuftVG erfaßt. Bestätigt wird dieses Er-

---

1) § 1 Ziff. 3 der Dritthaftpflicht-Police der DLH:

"Abweichend von § 4 Ziff. 7 AHB und Ziff. 8 der Besonderen Bedingungen LuH 1 wird der Versicherungsschutz im Rahmen des Vertrages auch auf die gesetzliche Haftpflicht des Versicherungsnehmers aus dem Transport von radioaktiven Stoffen - mit Ausnahme von Kernbrennstoffen - sowie explosionsgefährlichen oder leicht entzündlichen Stoffen oder Gasen mit den in § 1 Ziff. 1 bezeichneten Verkehrsflugzeugen ausgedehnt. Voraussetzung hierfür ist, daß der Transport nach den Beförderungsbedingungen der IATA ausgeführt wird und nicht örtliche gesetzliche Regelungen den Beförderungsbedingungen der IATA entgegenstehen."

gebnis durch die Tatsache, daß in den Bedingungen LuH 2 - 4 die Klausel nicht enthalten ist. Die dort erwähnten Luftfahrzeuge kommen für eine Beförderung im Sinne von § 27 LuftVG nicht in Betracht, mithin erübrigt sich auch die Formulierung eines entsprechenden Ausschlußtatbestandes.

III. Ergebnis: Rechtsnatur als Gefahrumstandsausschlußklausel

Diese einschränkenden Feststellungen ergeben, daß Ziff. 8c LuH 1 zwar zum Zwecke der Ausscheidung bestimmter, aus § 27 LuftVG zu ermittelnder Gefahrumstände, auf ein Verhalten des VN Bezug nimmt, ihm aber nicht ein bestimmtes Verhalten auferlegt. Ob der VN die genehmigungspflichtigen Stoffe mitnimmt oder nicht, der Versicherer haftet nicht.

Handelt es sich dagegen um eine nichtgenehmigungspflichtige "Mitnahme", so kommt der Klausel keine Bedeutung zu. Die Verwendungsklausel der Ziff. 1a LuH 1 käme ebenfalls nicht zum Zuge. Ein derartiges Verhalten des VN wäre aber unter Umständen nach den Regeln über die Gefahrerhöhung zu beurteilen. Nach objektiven Kriterien wäre dann festzustellen, ob die Mitnahme explosiver, aber nicht genehmigungspflichtiger Stoffe einen Zustand erhöhter Gefahr darstellt, von dem aus gesehen der Eintritt des Versicherungsfalles wahrscheinlich ist. Im Hinblick auf die Haftung des Versicherers im Rahmen des § 158 c VVG ist diese Frage ohne Bedeutung.

Entsprechend dem hier gefundenen Ergebnis stellt § 11 Ziff. 8 AKB bei der Beförderung radioaktiver Stoffe eindeutig auf die Genehmigungspflicht ab, weshalb auch hier keine Bedenken bestehen, diese Fälle als Gefahrumstandsausschlußklausel anzusehen[1].

1) einhellige Ansicht, Prölß, Anm. 8 zu § 11 AKB, S. 675; ausf. hierzu Brugger, in VersR 1962/1 ff (5).

§ 27 LuftVG erwähnt ebenfalls radioaktive Stoffe, dennoch enthalten die BBLuH keinen besonderen Ausschlußtatbestand. Es gilt vielmehr die allgemein gehaltene Bestimmung des § 4 Abs. 1 Ziff. 7 AHB, wonach Haftpflichtansprüche ausgeschlossen sind

> wegen Schäden, die in unmittelbarem oder mittelbarem Zusammenhang stehen mit energiereichen ionisierenden Strahlen (z.B. von radioaktiven Substanzen emittierte Alpha-, Beta- und Gammastrahlen sowie Neutronen oder in Teilchenbeschleunigern erzeugte Strahlen).

Die weite und unklare, den Besonderheiten der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung nicht gerecht werdende Fassung dieser Bestimmung könnte zu der Annahme führen, es seien generell alle auf derartige Schäden gestützte Ansprüche ausgeschlossen.

Ein derart weitgehender Ausschluß in Form einer Gefahrumstandsausschlußklausel wäre nicht zulässig. Da diese Vorschrift nicht auf die besondere Situation der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung zugeschnitten ist, muß sie diesen Besonderheiten entsprechend ausgelegt werden. Sie kann daher nicht anders verstanden werden als die Auslegung zu Ziff. 8c LuH 1 ergeben hat. Es sind also nur die Haftpflichtansprüche ausgeschlossen, die sich aus einem Transport von radioaktiven Stoffen mit dem versicherten Luftfahrzeug ergeben[1].

Wenn somit der Inhalt von Ziff. 8c LuH 1 und § 4 Abs. 1 Ziff. 7 AHB aus dem Zusammenhang zu § 27 LuftVG eindeutig zu ermitteln ist, empfiehlt sich dennoch eine Neufassung, die diesen Zusammenhang berücksichtigt und insbesondere auf das Genehmigungserfordernis abstellt.

Dem Schutzbedürfnis Dritter steht der als Gefahrumstandsausschlußklausel ermittelte Charakter dieser Bestimmungen nicht entgegen, da die Genehmigung nur erteilt wird, wenn der Abschluß einer entsprechenden Haft-

1) Trotz der abweichenden Formulierung ist dies auch die Auslegung der deutschen Luftfahrtversicherer. Der Deckungsumfang entspricht also dem der Kfz-HV.

pflichtversicherung nachgewiesen wird, und das Abfertigungsverfahren sicherstellt, daß etwaige Mängel vor Antritt des Fluges entdeckt und beseitigt werden können. Anderenfalls erfolgt keine Startfreigabe[1].

G. Ausführung von Rekord- und Akrobatikflügen, Teilnahme an öffentlichen Wettbewerben

1. Formale Gestaltung

Nach Ziff. 8d LuH 1 sind Haftpflichtansprüche von der Versicherung ausgeschlossen

> wegen Schäden, die bei Ausführung von beabsichtigten Rekordflügen und bei jeder fliegerischen Betätigung im Rahmen eines öffentlich ausgeschriebenen Wettbewerbs entstanden sind. Hierunter fallen nicht regionale und Heimatwettbewerbe,

nach Ziff. 8d LuH 1

> wegen Schäden entstanden bei Akrobatikflügen[2].

---

1) In der "Convention sur la Responsabilité Civile dans le Domaine de l'Energie Nucléaire" der OECD v. 29.7.1960 wird unter anderem auch der Transport radioaktiver Stoffe geregelt. Danach ist der "exploitant nucléaire", der Eigentümer dieser Stoffe, ausschließlich für alle Schäden - auch während des Transportes - verantwortlich (Kanalisierung der Haftung). Die Haftung ist beschränkt auf 15.000.000 Europäische Zahlungseinheiten (Unités de compte de l'accord monétaire européen). Da aber nach dieser Convention die übrigen Abkommen unberührt bleiben, kann der Geschädigte gegen den Luftfahrzeughalter auf Grund des RA - sofern es im betreffenden Falle gilt - vorgehen. Dieser wiederum hat auf Grund des OECD Abk. ein Rückgriffsrecht gegen den Eigentümer der radioaktiven Stoffe, vgl. Bericht über die IATA Tagung v. 7.1..63 in Rom, abgedr. in ZLW 1964/276.

2) Eine entsprechende Klausel fehlt bei LuH 3-4, da sie hier nicht in Betracht kommen kann, bei LuH 2 ist sie vorhanden, obwohl ihr dort ebenfalls keinerlei Bedeutung zukommt. Die Klausel findet sich schon 1909 in der Police der Schweizer National und betraf dort Wettflüge (Dauer- und Fernflüge), die gegen einen Zuschlag von 25 % einbezogen werden konnten, nach Schmetzke, Luftfahrt u. Versicherung, S. 142 f.

Auf die Erörterung des Ausschlusses von Akrobatikflügen kann in diesem Zusammenhang verzichtet werden, da diese Klausel, aus den Anfängen der Fliegerei stammend, heute keine Bedeutung mehr besitzt. Darunter fielen die früher recht häufigen Trapezkunststücke und ähnliche turnerische und seiltänzerische Schaustellungen, die vom fliegenden Luftfahrzeug aus vorgeführt wurden. Die neue LuftVO erwähnt sie überhaupt nicht mehr. Von Bedeutung ist jedoch der in Ziff. 8d enthaltene Ausschluß. Der Wortlaut deutet wiederum auf die Vereinbarung einer Gefahrumstandsausschlußklausel hin.

II. Inhaltliche Zweckbestimmung

a) Einordnungsmöglichkeiten

Vom Inhaltlichen her gesehen bestehen jedoch einige Bedenken. Der eigentliche Grund, der den Versicherer zu dieser Klausel veranlaßt, liegt ja nicht in der Teilnahme als solcher, sondern in dem Verhalten des VN, der die sonst übliche Sorgfalt zurückdrängt, um den Wettbewerb zu gewinnen, den Rekord zu brechen. Der Gedanke liegt nahe, daß die Klausel ihrem Wesen nach eine Obliegenheit zur Vermeidung einer Gefahrerhöhung darstellt. Möller vertritt zu dem in § 2 Abs. 3b AKB für die Kfz-Haftpflichtversicherung ähnlich geregelten Tatbestand[1] die Ansicht, es bestünden keine Bedenken gegen die Annahme eines echten Ausschlusses, denn die Beteiligung an Wettbewerben sei geeignet, unmittelbar zum Versicherungsfall zu führen. Es handele sich daher um die Herausnahme von Verhaltensweisen des VN in Erweiterung von §§ 61, 152 VVG in Form einer Gefahrumstandsausschlußklausel[2].

Es ist indessen fraglich, ob die von Möller vorgetragenen Gründe stichhaltig sind. Die Teilnahme an Wettbewerben oder Rekordflügen führt nicht

1) Nach wohl einhelliger Ansicht handelt es sich bei § 2 Abs. 3b AKB um eine Gefahrumstandsausschlußklausel, Prölß, Anm. 8 zu § 2 AKB; Stiefel-Wussow, Anm. 52 zu § 2, S. 107 m.w.N.

2) Bruck-Möller, Anm. 42 zu § 32 entgegen seiner in Anm. 15 zu § 6 gegen Prölß vertretenen Auffassung.

unmittelbar zu einem Schadensfall, sondern der VN ist gerade im Gegenteil bemüht, den Sieg ohne Unfall zu erringen. Es mag zwar sein, daß sich die Gefahrenlage auf einem höheren Niveau stabilisiert, doch rückt sie nicht so dicht an den Tatbestand der Herbeiführung des Versicherungsfalles heran, daß sie sich nicht mehr auf einer erhöhten Gefahrenlage ausruhen kann. Besondere Übung der Teilnehmer und gesteigerte Aufmerksamkeit in Verbindung mit umfangreichen Sicherungsvorkehrungen führen vielmehr dazu, daß die mögliche Gefahrensteigerung kompensiert wird. Hieran wird der Unterschied zu Ziff. 8c LuH 1 deutlich. Zugleich erkennt man, wie unbestimmt und praktisch wenig brauchbar das von Möller verwendete Abgrenzungskriterium "Erweiterung der Herbeiführung des Versicherungsfalles" ist. Indessen ist seiner Ansicht, wenn auch aus anderen Gesichtspunkten, beizupflichten.

b) Folgerungen

Sinn der Klausel ist nicht der, die Gefahrenlage entsprechend der dem Vertrag zu Grunde gelegten Prämie konstant zu halten, sondern sie dient hier wiederum der Abgrenzung des Risikos aus versicherungstechnischen Gründen. Wird das Luftfahrzeug zu Rekordflügen oder in Wettbewerben eingesetzt, so handelt es sich nicht mehr um das übliche Betriebsrisiko. Wie bei dem vorstehend erläuterten Fall der Mitnahme explosionsgefährlicher Stoffe erachtet der Gesetzgeber auch diesen Tatbestand als besonders gefährlich und sieht hierfür nach § 24 Abs. 1 LuftVG eine Genehmigung vor. Diese wird dem Veranstalter nur erteilt, wenn er den Nachweis führt, daß die Teilnehmer einer derartigen Veranstaltung gegen dieses Risiko gedeckt sind[1].

---

1) Schleicher-Reymann, Anm. 11 zu § 11 LuftVG, S. 97 u. 98, Anm.2 zu § 45 LuftVO S. 195.

vgl. auch AG Köln v. 26.1.59 in VersR 1960/395, wonach Luftsportveranstaltungen Flüge betreffen, die auf Veranlassung einer flugsportlichen oder sonstigen Organisation zu einem bestimmten Zeitpunkt von mehreren Teilnehmern oder auch nur von einem Teilnehmer nach sportlichen oder sonstigen Regeln zu Zwecken des Wettbewerbs oder zur Unterhaltung eines Publikums vorgenommen werden.

III. Ergebnis: Rechtsnatur als Gefahrumstandsausschluß-klausel

Von dieser Überlegung aus erweist sich die Vereinbarung einer Gefahrumstandsausschlußklausel als notwendig und gerechtfertigt, um eine Abgrenzung zu dem nach § 24 Abs. 1 LuftVG jeweils besonders zu deckenden Zusatzrisiko herbeizuführen. Andererseits folgt daraus, daß wegen dieser Beziehung Ziff. 8d LuH 1 entsprechend auszulegen ist. Mit anderen Worten: Die Klausel erfaßt nur öffentliche Veranstaltungen von Wettbewerben und Schauvorstellungen. Durch die Einschränkung in Ziff. 8d LuH 1, wonach regionale und Heimatwettbewerbe ausgenommen sind, soll das offenbar zum Ausdruck gebracht werden.

Wenn also der Pilot nur prüfen wollte, wie schnell das Luftfahrzeug ist, ob es kunstflugtauglich oder wettbewerbsfähig ist, käme die Ziff. 8d LuH 1 nicht zur Anwendung. Eine derart weite Auslegung würde zudem die Unterschiede zu Ziff. 1a LuH 1 verwischen[1].

Trotz Annahme einer Gefahrumstandsausschlußklausel sind Dritte ausreichend geschützt. Eine Veranstaltung im Sinne von § 24 Abs. 1 LuftVG kann nur dann erfolgen, wenn der entsprechende Versicherungsschutz nachgewiesen wird. Zusätzlich sind weitere Auflagen im Drittinteresse nach § 24 Abs. 2 LuftVG möglich. Von dieser Möglichkeit wird weitgehend Gebrauch gemacht, um eine Gefährdung Dritter auszuschließen.

Bei einer künftigen Neufassung der Klausel würde sich jedoch empfehlen, die Beziehung zu § 24 LuftVG eindeutig herauszustellen, um Zweifels-

---

1) Entsprechend wird auch § 2b AKB zurecht von der Rspr. eng ausgelegt, Nachweise bei Stiefel-Wussow, Anm. 52 zu §2, S. 195; so vor allem auch BGH v. 14.5.64 - II ZR 238/62 - in VersR 1964/721.

fragen zu beseitigen[1].

§ 10 Der Sonderfall der vorsätzlichen Schadenszufügung

A. Rechtsnatur der Klausel

1. Voraussetzungen für die Anwendbarkeit

Die Gefährdungshaftung ist nicht dadurch ausgeschlossen, daß ein anderer den Schaden vorsätzlich verursacht[2]. Da die Schadenshaftung des Halters darauf zurückgeht, daß er die Verantwortung für die Ingebrauchnahme trägt, wie die Tatsache der Haftung für Schwarzfahrten zeigt, ist es für den Unfallbegriff nach § 33 LuftVG unerheblich, ob der Schaden durch einen anderen vorsätzlich, fahrlässig oder ohne jedes Verschulden herbeigeführt worden ist[3]. Fraglich ist indessen, welche Auswirkungen die vorsätzliche Schadenszufügung auf das Haftpflicht-Versicherungsverhältnis,insbesondere im Rahmen des § 158 c VVG hat.

Während nach dem Römischen Abkommen der Versicherer sich nicht darauf berufen kann, der Schaden sei vorsätzlich herbeigeführt worden, bestimmt § 4 II, 1 AHB, daß

---

1) Eindeutig und insoweit vorbildlich stellt Art. 6 der Straßburger Haftungskonvention fest:
Ist die in Art. 4 Abs. 2 der beigefügten Bestimmungen angeführte Möglichkeit eines Ausschlusses von der gewöhnlichen Versicherung im innerstaatlichen Recht vorgesehen, so wird diese die Veranstaltungen von Rennen, Geschwindigkeits-, Zuverlässigkeits- oder Geschicklichkeitswettbewerben mit Kraftfahrzeugen in ihrem Hoheitsgebiet von der Genehmigung durch eine Verwaltungsbehörde abhängig machen. Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn eine besondere, den beigefügten Bestimmungen entsprechende Versicherung die zivilrechtliche Haftpflicht der Veranstalter und der in Art. 3 jener Bestimmungen bezeichneten Personen (d.h. Teilnehmer, Anm. d. Verf.) deckt.

2) BGH v. 3.7.1962 - VI ZR 88/61 u. 160/1 in VersR 1962/725 -

3) BGH v. 3.7.1962 - VI ZR 184/61 - in VersR 1962/829 ff, unter Berücksichtigung des Luftrechts.

"ausgeschlossen von der Versicherung bleiben:
Versicherungsansprüche aller Personen, die den Schaden vorsätzlich herbeigeführt haben."

Abweichend von § 152 VVG, den § 4 II, 1 AHB insoweit abändert, wird hier der Begriff "widerrechtlich" auffallenderweise nicht erwähnt. Nach einhelliger Ansicht gibt es aber keinen besonderen versicherungsrechtlichen Vorsatz, sondern der zivilrechtliche Vorsatzbegriff gilt auch im Versicherungsrecht[1]. Eine Handlung kann nur dann vorsätzlich begangen werden, wenn der auf den rechtswidrigen Erfolg gerichtete Wille des Handelnden feststellbar ist. Dieser Wille ist in den Fällen der echten Notwehr wie überhaupt bei rechtmäßigen Handlungen nicht gegeben. Somit ist für § 4 II, 1 AHB ebenso wie für § 152 VVG Voraussetzung für die Anwendbarkeit ein vorsätzliches und rechtswidriges Handeln[2]. Das bedeutet auf der anderen Seite, daß die Erwähnung der Widerrechtlichkeit in § 152 VVG an sich entbehrlich wäre. Sie hat dort nur erklärende Bedeutung[3].

II. Einordnungsmöglichkeiten

a) Die Rechtsfigur der "Herbeiführung des Versicherungsfalles"

Zur Beantwortung der Frage, ob es sich bei § 4 II, 1 AHB um einen Tatbestand der Leistungsfreiheit im Sinne des § 158 c VVG oder um eine Ge-

1) statt aller Prölß, Anm. 4 zu § 61 u. Anm. 1 zu § 152 m.w.N.
2) strittig, ausführlich zum Meinungsstreit Meyer, Der Vorsatzbegriff im Versicherungsrecht, der unter überzeugender Widerlegung der abweichenden Ansichten zum gleichen Ergebnis kommt, S. 40; so neuerdings auch Prölß, Anm. 2 zu § 152, unter Aufgabe der noch in der 13. Auflage vertretenen Ansicht; BGH v. 28.4.1958 - II ZR 163/57 - in VersR 1958/361 u. 362; HansOLG v.20.12.1961 - 5 U 148/61 - in MDR 1962/407 u. 408; a.A. Friedrich in VersR 1951/110; Oberbach, AHB 1, S.257; Wussow, AHB, Anm. 66 zu § 1, S. 104, Anm. 76 zu § 4 S. 308 ff; für das Luftrecht Wimmer, in RabelsZ 1962/303.
3) Ehrenzweig, Versicherungsvertragsrecht Bd. 2, S. 714.

fahrumstandsausschlußklausel handelt, ist von der Rechtsfigur "Herbeiführung des Versicherungsfalles" auszugehen. Man versteht darunter die Herbeiführung des Ereignisses, dessen Eintritt die Hauptleistungspflicht des Versicherers auslöst[1]. Zu unterscheiden ist dieser Fall von dem der Gefahrerhöhung. Beiden gemeinsam ist, daß der Schadensfall unter anderen Umständen als bei Vertragsschluß angenommen eintritt. Während aber bei der Gefahrerhöhung die Gefahrenlage ein breiteres oder neues Niveau erhält, bezieht sich die Herbeiführung des Versicherungsfalles aus der bestehenden gleichartigen Gefahrenlage heraus auf die sofortige Verwirklichung der Gefahr[2].

Grundtatbestand ist § 61 VVG, wonach

> "der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei ist, wenn der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall vorsätzlich oder durch grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt hat."

Für den Bereich der Haftpflichtversicherung bestimmt § 152 VVG, daß der Versicherer nicht haftet,

> "wenn der Versicherungsnehmer vorsätzlich den Eintritt der Tatsache, für die er dem Dritten gegenüber verantwortlich ist, widerrechtlich herbeigeführt hat."

Da § 152 VVG abänderlich ist[3], enthält § 4 II, 1 AHB eine weitere Modifizierung, die aber bei der Frage nach der Rechtsnatur im Verhältnis zu § 152 VVG ohne Bedeutung ist.

Die in § 152 VVG enthaltene Formulierung "der Versicherer haftet nicht", bzw. die Wendung in § 4 II, 1 AHB "ausgeschlossen von der Versicherung bleiben" weisen darauf hin, daß es sich um eine Gefahrumstandsausschluß-

---

1) so Begründung zu § 1 des Entw. z. VVG v. 1907, abgedr. bei Hagen, Versicherungsrecht, vor Anm. 1 zu § 152. Der Begriff Leistungspflicht ist dann im einzelnen näher zu modifizieren, der Einfachheit halber wird der Begriff Hauptleistungspflicht gebraucht.

2) BGH v. 18.10.1952 - II ZR 72/52 -, BGHZ 7/311.

3) Prölß, Anm. 3 zu § 152.

klausel handelt. Dabei fällt auf, daß § 61 VVG als Grundtatbestand und ebenso alle übrigen Vorschriften über die "Herbeiführung des Versicherungsfalles", wie §§ 125, Abs. 2, 130, 131 Abs. 1, 169 VVG, 33 ADS, 17 AFB, gesetzestechnisch als Tatbestand der Leistungsfreiheit ausgestaltet ist[1]. Die unterschiedliche gesetzestechnische Formulierung macht es erforderlich, die Rechtsfigur des Gesamtkomplexes "Herbeiführung des Versicherungsfalles" einer näheren Prüfung zu unterziehen.

b) Theorien zur Herbeiführung des Versicherungsfalles

Teilweise versucht man, diese Vorschriften unter dem Gesichtspunkt der dem VN auferlegten Verhaltensnormen[2] oder der zur Schadensverhütung normierten Verbindlichkeiten[3] zu sehen. Vereinzelt wurde argumentiert, § 61 VVG begründe ein besonderes gesetzliches Gestaltungsrecht, das als Einrede geltend zu machen ist[4], während Hagen die Problematik kasuistisch nach dem "verständigen Versicherungswillen der Parteien" lösen will[5]. Framheim ist wiederum der Ansicht, die Nicht-Herbeiführung des Versicherungsfalles sei eine Art Bedingung für die Bewirkung der Entschädigungsleistung des Versicherers[6]. Die Ansicht Framheims scheitert

---

1) Möller, in DAR 1955/14.

2) Bruck, VVG, Anm. 2 zu § 61; Hagen, Versicherungsrecht I, S. 631 ff (636); Kisch, in HansRGZ 1922/172; Roelli, Kommentar zum schweiz. VVG, Bd. 1 S. 194; Schneider in ZfVW 1905/261.

3) Gerhard-Hagen, Anm. 1 zu § 61; v. Gierke, Versicherungsrecht S.203; Marohn, in WuR 1929/82 ff; Prölß, Anm. 1 zu § 61; Ritter, Seeversicherung, S. 552.

Übersicht über die unterschiedlichen Konstruktionen bei Framheim, Die Herbeiführung des Versicherungsfalles, S. 48 ff.

4) Neubert, Schuldhafte Herbeiführung des Versicherungsfalles, Diss. Leipzig 1934, S. 11 f.

5) Hagen, Seeversicherung, S. 35 ff; dagegen ausführlich Framheim aaO. S. 48 ff.

6) Framheim aaO., S. 53 ff im Anschluß an Schneider, in ZfVW 1905/261; dagegen mit ausf. Begründung Möller, in IRPV 1929/326 f.

daran, daß eine echte Bedingung nicht durch vertragliche Vereinbarungen ausgeschaltet werden kann, während §§ 61, 152 nach einhelliger Ansicht abdingbar sind[1]. Der Vorschrift ist auch keine Schadensverhütungspflicht, d.h. keine durch den Versicherungsvertrag begründete Verbindlichkeit des VN zu entnehmen. Dies ergibt sich schon daraus, daß der Versicherer weder einen Erfüllungsanspruch auf Unterlassung der Schadensherbeiführung noch einen Schadensersatzanspruch wegen Nichterfüllung besitzt[2]. Fernerhin können die Regeln über die Herbeiführung des Versicherungsfalles nicht als typische versicherungsrechtliche Obliegenheiten angesehen werden. Zwar ist eine gewisse Parallelität mit der als Obliegenheit anerkannten Verwendungsklausel gegeben[3], doch spricht die Verteilung der Beweislast, die hier gerade umgekehrt als bei den Obliegenheiten geregelt ist, gegen die Annahme. Würde es sich um Obliegenheiten handeln, obläge dem VN der Entlastungsbeweis, daß er den Versicherungsfall nicht herbeigeführt hat. Der Versicherer hätte nur nachzuweisen, daß die Verletzungshandlung ursächlich war[4]. Wenn auch die Bezugnahme auf § 254 Abs. 2 BGB naheliegt, worauf Wimmers hinweist[5], so ist es indessen nicht Zweck der Vorschrift, die Gefahr durch das Verbot, den Versicherungsfall nicht schuldhaft herbeizuführen, niedrig zu halten. Dazu bedürfte es einer allgemeinen Rechtsnorm, die dem VN die Selbstschädigung verbietet[6].

Zu Recht hat sich daher der überwiegende Teil der Wissenschaft der von Möller[7] eingehend begründeten Lehre angeschlossen, wonach es sich bei

---

1) Bruck, Das Privatversicherungsrecht, S. 647.
2) Bruck-Möller, Anm. 73 ff zu § 6; Möller, Verantwortlichkeit des VN für das Verhalten Dritter, S. 11.
3) darauf macht Wimmers, S. 127, aufmerksam.
4) Ehrenzweig, VVG, S. 264; Bruck-Möller, Anm. 52 zu § 6.
5) Wimmers, S. 126 ff.
6) Schmidt, Obliegenheiten, S. 107 ff u. 243 f.
7) Dieser zuerst wohl von Ehrenzweig, in ZVW 1923/34 angedeutete Gedanke ist später von Möller unter Widerlegung der eingangs umschriebenen abweichenden Ansichten ausgebaut und eingehend begründet worden, Möller, in HansRGZ 1929 Abt. A Sp. 549 ff; ders. in IRPV 1929/326 ff; ders. Verantwortlichkeit des VN, S. 10 f; vgl. auch Bruck, Privatversicherungsrecht, S. 649 ff.

§ 61 VVG um eine subjektive Gefahrumstandsausschlußklausel handelt, der Versicherer mithin die Gefahr von vornherein nur beschränkt trägt[1]. Zutreffend weist Möller darauf hin, daß ein anderes Ergebnis letztlich den Regeln juristischer Ökonomie widersprechen würde, "denn welchen Sinn habe es anzunehmen, der Versicherer trage an und für sich eine bestimmte Gefahr ohne Einschränkungen, aber der Leistungsanspruch gegen den Versicherer werde dadurch zu Fall gebracht, daß eine Obliegenheit verletzt sei, da es doch einfacher sei, zu sagen, der Versicherer trage die versicherte Gefahr von vornherein nur beschränkt[2]".

c) Ergebnis: Rechtsnatur als subjektive Gefahrumstandsausschlußklausel

Trotz des unterschiedlichen Wortlauts von §§ 61, 152 VVG, § 4 II, 1 AHB ist die Rechtsfigur die gleiche: Es werden aus der versicherten Gefahr gewisse subjektive Gefahrumstände ausgeschlossen, nämlich solche verschuldeten Gefahrumstände, bei denen sich das Verschulden auf die Herbeiführung des Versicherungsfalles bezieht. Es tritt bei §§ 152 VVG, 4 II, 1 AHB in der Erscheinungsform des Vorsatzes, bei § 61 VVG auch in der der groben Fahrlässigkeit auf[3]. Kausalketten, die auf diese Gefahrumstände zurückzuführen sind, können daher einen Versicherungsfall im Sinne des Geset-

---

1) Bruck, Privatversicherungsrecht, S. 648; Ehrenzweig, VVG, S. 263 ff; Fromm, S. 251; Gottschalk, in ZfVW 1917/211; Kisch, in WuR 1939/43; Lötsch, Risikobeschränkung, S. 33 ff; Schmidt, Obliegenheiten, S. 243 ff; Thees-Hagemann, Anm. 1 u. 2 zu § 152, Anm. 4b zu § 158 c;

so auch st.Rspr.: angedeutet schon von RGZ 83/43 (44) v. 4.6.1913 - Rep. I 3/13; später eindeutig RGZ 116/327 ff (329) v. 28.6.1927 VII, VI 82/27; RGZ 135/370 (371) v. 15.3.1932 - VII 247/31-; RGZ v.29.4.1941 - VII 132/40 - in IRPV 1941/137 (138); so auch BGHZ 11/120 ff (122 f) v. 25.11.1953 - II ZR 7/53 -; BGH v. 27.10.1954 in VersR 1954/591; OLG Celle v. 31.1.1955 - 1 U 212/52 - in VersR 1955/169; OLG Köln v. 12.1.1960 - 9 U 55/59 - in VersR 1960/410 (411).
BGH v. 27.2.1964 - II ZR 65/61 - in VersR 64/475.

2) Möller, Verantwortlichkeit des VN, S. 11; Schmidt, Obliegenheiten, S. 244.

3) Möller, Verantwortlichkeit des VN, S. 11.

zes nicht auslösen[1]. Die unterschiedliche Formulierung hatte offenbar ihre Ursache darin, daß bei Schaffung des VVG Wissenschaft und Praxis noch keinerlei genaue Vorstellung von dem rechtlichen Wesen und der Konstruktion der Herbeiführung des Versicherungsfalles hatten[2]. So lassen auch die Entwürfe und die amtliche Begründung zu § 152 VVG[3] erkennen, daß mit dieser Vorschrift lediglich ein dem Grundtatbestand des § 61 VVG modifizierender Tatbestand geschaffen werden sollte, der der wesensmäßigen Eigenart der Haftpflichtversicherung besser entsprach.

d) Vorsätzliche Schadenszufügung und § 158 c VVG

Wenn dieses Ergebnis auch aus Gründen der juristischen Ökonomie nicht zu beanstanden ist, steht es doch im Widerspruch zur Zielsetzung der Pflichtversicherung, die einen möglichst lückenlosen Schutz Dritter erstrebt. Da an sich subjektive Gefahrumstände, die in einer Verhaltensweise des VN bestehen oder durch eine solche hervorgerufen werden, sowohl durch die Vereinbarung einer Obliegenheit als auch durch Schaffung einer Gefahrumstandsausschlußklausel aus der Gefahrtragung des Versicherers herausgenommen werden können[4], tauchte verschiedentlich die Frage auf, in welcher Weise Dritte im Rahmen des § 158 c VVG bei einer vorsätzlichen Schadenszufügung geschützt bleiben können. Vor allem in der Kfz-Haftpflichtversicherung hat sich die Rechtsprechung mehrfach mit derartigen Fällen zu beschäftigen gehabt[5], wenn auch zu erkennen ist, daß man über die Annahme einer nur grobfahrlässigen Schädigung den Ver-

---

1) Schmidt, Obliegenheiten, S. 244.

2) Möller, in IRPV 1929/325; ders. in HansRGZ 1929 Abt. A Sp. 549; Framheim, Die Herbeiführung des Versicherungsfalles, S. 48.

3) abgedr. bei Gerhard - Hagen, Kommentar, vor Anm. 1 zu § 152.

4) Bruck-Möller, Anm. 14 zu § 6; Henke, Ausschluß und Grenzfälle in der UV, S. 20 ff; Möller, in IRPV 1934/49 f; Prölß, Anm. 3 zu § 6; vgl. auch S. 116.

5) BGH v. 27.10.1954 - VI ZR 132/53 - in VersR 1954/591; BGH v. 3.7.1962 - VI ZR 184/61 - in VersR 1962/829; OLG Köln v. 12.1.1960 - 9 U 55/59 - in VersR 1960/410; LG Köln v. 18.8.1954 - 8 OH 5/54 - in VersR 1954/484; LG Mannheim v. 14.2.1962 - 55 168/61 - in VersR 1962/317; LG Marburg v. 26.7.1961 - 5 10/61 - in VersR 1962/512; AG Augsburg v. 5.1.1962 - 2 C 2151/1195 - in VersR 1962/1195.

sicherungsschutz zugunsten Drittgeschädigter nach Möglichkeit aufrechtzuerhalten versucht. In der Lehre hat sich der Meinungsstreit vor allem im Hinblick auf die Anwendbarkeit der Vorsatzklausel bei Trunkenheitsfällen entzündet[1].

Mit der grundlegenden Entscheidung des BGH vom 18.10.1952 hat dieses Problem an Bedeutung verloren[2]. Der BGH führt darin aus, daß es für die Bejahung des Vorsatzes nicht genüge, wenn der VN in Erkenntnis des Eintritts eines schadenstiftenden Erfolges handele. Es sei vielmehr erforderlich, daß er den als möglich vorgestellten Erfolg auch in seinen Willen aufnimmt und mit ihm für den Fall des Eintritts einverstanden ist. Diese Voraussetzungen lägen bei Trunkenheitsfahrten in aller Regel nicht vor.

Für die noch verbleibenden Fälle hat Möller vom Wortlaut des Grundtatbestandes des § 61 VVG ausgehend einen Weg für die Anwendbarkeit des § 152 im Rahmen des § 158 c VVG aufgezeigt, da der Wortlaut des Grundtatbestandes mit § 158 c VVG fast wörtlich übereinstimme[3]. Im Anschluß daran versucht Wimmers unter Hinweis auf die in § 152 VVG enthaltenen "Obliegenheitswurzeln", diese Vorschrift in der Kfz-Haftpflichtversicherung als eine den Obliegenheiten gleichgeartete Erscheinung zu betrachten, um zu einer Anwendbarkeit des § 158 c VVG zu gelangen[4]. Auch er muß jedoch einräumen, daß es sich "um kein

1) Es wurde erwogen, § 158 c VVG Anwendung finden zu lassen im Hinblick auf die sozialen Auswirkungen. Eine Begründung fehlt freilich, so insbesondere Bischoff, in VersR 1950/169; Jacobi, in VW 1950/336; Möller, in DAR 1955/14; Vetter, in ZfV 1951/92.

2) BGHZ 7/311 ff (314) v. 18.10.1952 - II ZR 72/52 - Wichtig, wenn auch nicht im Rahmen des § 158 c VVG, ist auch die weitere Folgerung im Urteil, daß die einmalige Fahrt eines betrunkenen Kraftfahrers keine Gefahrerhöhung i.S. des §§ 23 ff VVG darstelle, wonach der Kfz-Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei wäre.

3) Möller, in DAR 1955/14.

4) Wimmers, S. 136 ff.

klares und dogmatisch sauberes Ergebnis handele"[1], sondern nur Interessenlage und Zielsetzung der Pflichtversicherung entspräche.

Ein sauberes Ergebnis läßt sich nach dem geltenden Recht nicht erzielen, es sei denn, man löst den Gesamtkomplex der Rechtsfigur der "Herbeiführung des Versicherungsfalles" unzulässigerweise kasuistisch auf. Wimmers ist allerdings insofern zu folgen, daß es möglich wäre, aus sozialpolitischen Erwägungen für bestimmte Bereiche der Pflichtversicherung die Vorschrift des § 152 als Obliegenheit umzugestalten. Eine Interpretation nach der Interessenlage würde dagegen die Aufgabe jeglicher Abgrenzungen bedeuten, die gerade im Versicherungsrecht aus versicherungstechnischen Gründen unerläßlich sind. Die von Wimmers unter Hinweis auf §§ 254 Abs. 1, 162 Abs. 2, 276 und 324 Abs. 1 BGB herausgearbeitete Obliegenheitswurzel des § 152 VVG[2] kann daher nur durch eine Änderung des Bedingungsrechts rechtliche Bedeutung erlangen[3].

Nach der augenblicklichen Rechtslage kommt somit im Falle einer vorsätzlichen Schadenzufügung durch den VN § 158 c VVG nicht zum Zuge. Der geschädigte Dritte kann keinen Anspruch aus der Halterhaftpflichtversicherung herleiten.

B. Versicherbarkeit von Vorsatzschäden in der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung

I. Rechtliche Bedenken

Wenn teilweise behauptet wird, die Einbeziehung des Vorsatzrisikos verstoße gegen die guten Sitten[4], so trifft das zumindest in der Pflichtver-

1) Wimmers, S. 143.
2) Für § 4 II, 1 AHB erkennt auch Wimmers an, daß sein Lösungsweg hier angesichts des eindeutigen Wortlauts nicht zum Ziele führe, aaO. S.135 Anm. 3; für § 152 VVG kann aber nichts anderes gelten.
3) Auch § 4 II, 1 AHB wäre abdingbar, wenn auch Abs. 2 grundsätzlich davon ausgeht, daß die dort zusammengefaßten Klauseln nicht abbedungen werden, Wussow, AHB, Anm. 72 zu § 4.
4) v. Gierke, Versicherungsrecht, S. 304; Thees-Hagemann, Anm. 4 zu § 152, S. 239.

sicherung nicht zu. Die besondere Problematik liegt ja hier darin, daß der Dritte über § 158 c VVG weiter geschützt bleibt, wenn der VN Obliegenheiten, die ihm zur Verminderung einer Gefahr oder zur Vermeidung von Gefahrerhöhungen auferlegt worden sind, auf das Gröblichste verletzt. Von ihm aus gesehen ist es daher nicht recht verständlich, daß dieser Schutz plötzlich dann aufhören soll, wenn sich die Willensvorstellung des VN nicht nur darauf bezieht, durch das von ihm gesteuerte Verhalten eine erhöhte Gefahrenlage zu schaffen, sondern den Schaden unmittelbar herbeizuführen[1].

Der Vorwurf der Sittenwidrigkeit kann notwendigerweise nur im Verhältnis von VN und Versicherer bedeutsam sein[2], auf dem sozialpolitischen Boden der Pflichtversicherung ist für ihn kein Raum. Es würden daher grundsätzlich keine rechtlichen Bedenken gegen eine Umformulierung der Vorsatzklausel als Tatbestand der Leistungsfreiheit bestehen.

Im Falle des § 158 c erbringt der Versicherer keine eigentliche Versicherungsleistung, sondern bewirkt nur eine ihm aus sozialpolitischen Gründen vom Gesetz auferlegte Sicherung des Geschädigten. Es handelt sich also letztlich nur darum, wer das Risiko der Insolvenz des Schädigers tragen soll, der Versicherer, der dieses Risiko prämienmäßig berücksichtigen kann oder der Dritte. Dem Einwand, man könne nicht vom Versicherer verlangen, daß er eine vorsätzliche Schadenszufügung unterstützt, indem er die Konsequenzen hiervon trägt[3], wäre mit der Zubilligung eines Regressrechts der Boden entzogen.

---

1) Ehrenzweig jun., in Festschrift f. A. Ehrenzweig, S. 16; Rinck, in ZLR 1962/100; Wimmers, S. 107 u. 108.

2) Ehrenzweig jun. aaO., S. 18.

3) so aber François in CJIA Prot. Aix - en - Provence, S. 107 ff; ders. in RGA 1948/164 ff; Homburg in CJIA Prot. Aix - en - Provence, S. 132.

II. Versicherungstechnische Bedenken

Versicherungstechnische Bedenken bestehen ebenfalls nicht. Das von Jannott für die Kfz-Haftpflichtversicherung vorgetragene Argument, daß die zu deckende Gefahr nicht das Fahrzeug selbst, sondern der menschliche Vorsatz sei[1], trifft hier nicht zu. Jeder auf einen bestimmten schädigenden Erfolg gerichtete Gebrauch des Luftfahrzeuges birgt die Gefahr einer unkontrollierbaren Breitenwirkung in sich. Nicht der Vorsatz des betreffenden Luftfahrzeugführers, sondern die Betriebsgefahr stellt das spezifisch schädigende Element dar[2]. Ein Einsatz des Luftfahrzeuges, um einen bestimmten, im einzelnen abgegrenzten Schaden zu verursachen, der bis zum Erfolgseintritt kontrollierbar wäre, ist nicht möglich[3].

Auf der anderen Seite stellt die Tatsache, daß sich der Führer eines Luftfahrzeuges, der einen bestimmten Schaden verursachen will, stets selbst erheblich gefährdet, ein wirksames Regulativ dar, das einer derartigen Verwendung im Wege steht. Aus diesen Gründen wird im Falle einer Einbeziehung des Vorsatzrisikos nicht der Gedanke der Gefahrengemeinschaft als Zusammenfassung einer Masse gleichartig bedrohter Wagnisse aufgehoben[4]. Die Gefahr wird nicht in ein völlig von dem Willen der Mitglieder abhängiges Ereignis verwandelt, sondern sie besteht weiter fort als die von dem Willen des VN unabhängige Betriebsgefahr.

Selbst im geltenden Recht ist die Haftung des Versicherers für vorsätzlich verursachte Schäden keinesfalls etwas Außergewöhnliches. Zutreffend weist Wimmers darauf hin[5], daß in § 7 e II der Adekra-Police[6] bzw. in § 7 Ziff. 3 IIa der Police der Versicherungsgemeinschaft für den Kraftwagen-

---

1) in Kfz-Haftpflichtrecht- u. -versicherung, S. 49.
2) so entsprechend für Kfz Möller, in DAR 1955/14; Wimmers, S. 105.
3) verkannt von Johannsen, der für die Beibehaltung der Vorsatzklausel in der Kfz-Vers. eintritt, VersArch 1956/362 f.
4) so aber François, in RGA 1948/164 ff; Homburg in RGA 1946/638 f.
5) Wimmers, S. 143 f.
6) Allgemeine deutsche Kraftwagen-Spediteurs-Versicherungsgemeinschaft für den Kraftwagen-Güterfernverkehr, München.

Güterfernverkehr[1] für die KVO-Versicherung, die wegen der zwingenden Vorschrift des § 27 GüKG[2] als Pflichtversicherung angesehen werden kann[3], bestimmt ist, daß den Versicherern gegen den Unternehmer ein Regreßrecht zusteht, wenn sie an den geschädigten Dritten im Rahmen des § 158 c VVG leisteten, obwohl sie an sich von ihrer Leistungspflicht befreit wären. Gleichzeitig verpflichten sich die Versicherer, dieses Regreßrecht nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Unternehmers geltend zu machen, also nicht einmal bei einem entsprechend schuldhaften Verhalten seiner Leute. Das vertraglich ausbedungene Recht zur Regreßnahme als Ergänzung zu § 158 f VVG setzt aber voraus, daß die Versicherer zuvor in Ansehung des Dritten geleistet haben, also bereit sind, den Dritten auch nach § 158 c VVG zu entschädigen, wenn der Unternehmer den Schadensfall vorsätzlich verursacht hat[4].

Daß die Einbeziehung des Vorsatzrisikos im Rahmen der Pflichtversicherung als angemessen angesehen wird, zeigt auch die Straßburger Konvention[5], der die AKB entsprechend angepaßt werden müssen. Bei einer Ratifizierung des Römischen Abkommens würde eine Änderung der Bedingungen für die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung ebenfalls nicht zu um-

---

1) § 7 Ziff. 3 IIa lautet:
Sind die Versicherer in einem Schadensfall, bei dem eine Leistungspflicht nach den Bestimmungen dieses Vertrages dem Unternehmer gegenüber ausgeschlossen wäre, einem Dritten gemäß § 5 Ziff. 7 zu einer Entschädigung verpflichtet, so steht ihnen ein Regreßrecht gegen den Unternehmer zu.

Die Versicherer werden ihr Regreßrecht jedoch nur geltend machen, wenn
a) der Schaden durch Vorsatz oder Grobfahrlässigkeit des Unternehmers in eigener Person verursacht wurde oder .....

2) Güterkraftverkehrsgesetz v. 17.11.1952, BGBl. I S. 697 i.d.F. v.1.8.1961, BGBl. I S. 1157.

3) Prölß, Vorbem. IV, S. 25.

4) Claus, in ZfV 1954/103 f; Engelbrecht, in ZfV 1954/469.

5) Lorenz-Liburnau, in VR 1959/221;
Auch die Freistellungsverpflichtung des Bundes nach dem Atomgesetz umfaßt den Fall, daß der Schädiger vorsätzlich handelte, Scheidwimmer, in VersR 1962/679.

gehen sein[1]. Letztlich läge dies auch im Interesse des Versicherers. Solange die Klausel nämlich als Gefahrumstandsausschlußklausel gestaltet ist, erschwert sie ihm die Möglichkeit, besondere Härtefälle zu berücksichtigen. Leistet er nämlich kulanzweise, so steht ihm bei der bisherigen Regelung kein Regreßrecht zu[2].

Die Überlegungen, die für die Einbeziehung des Vorsatzrisikos in die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung sprechen, sind allerdings mehr theoretischer Natur. Aus Gründen, die in der Eigenart der Materie liegen, wird die Klausel kaum zur Anwendung kommen. Bisher geschah es jedenfalls noch nie. Die Besonderheit des Gefahrenelements in der Luftfahrt bewirkt nämlich, daß größere Drittschäden nur bei Flugzeugabstürzen auftreten. Hierbei werden in aller Regel alle Insassen getötet, so daß der Versicherer den ihm obliegenden Nachweis, der VN habe vorsätzlich gehandelt[3], nie wird erbringen können[4]. Hinzu kommt eine weitere Einschränkung des theoretisch denkbaren Anwendungsbereiches.

---

1) Rinck, in ZLW 1962/100.

2) LG Mannheim v. 14.2.1962 - 55 168/61 - in VersR 1962/317;
LG Marburg v. 26.7.1961 - 5 10/61 - in VersR 1962/512.

3) OLG Nürnberg v. 29.10.1956 - ZU 94/56 - u.v. 4.10.1956 - ZU 95/56 - in VersR 1958/477.

4) Der Fall einer Beschädigung fremder Sachen bei Notlandungen, die zur Rettung der Passagiere oder des Luftfahrzeuges unabänderlich sind, aber in Kauf genommen werden, fällt nicht unter die Klausel, da in Gestalt des übergesetzlichen Notstandes ein Rechtfertigungsgrund vorliegt, Döring, Luftversicherung, S. 161. Beim Segelflug, wo von vornherein mit Flurschäden bei Außenlandungen gerechnet wird, und die daher immer in Kauf genommen werden, ist dagegen zweifelhaft, ob nicht hier schon praktisch eine Einbeziehung von mit "dolus eventualis" begangenen Schäden vorliegt.

C. Die Anwendbarkeit der Klausel bei der vorsätzlichen Herbeiführung des Versicherungsfalles durch Dritte

I. Haftung des VN für Dritte

a) Voraussetzungen

Im Gegensatz zum Kraftfahrzeugverkehr ist der Führer eines Luftfahrzeuges, die Sportfliegerei ausgenommen[1], regelmäßig nicht zugleich auch der Halter. Die Frage ist daher, welche Wirkungen die Klausel hat, wenn andere Personen den Versicherungsfall vorsätzlich herbeigeführt haben. In Betracht kommt nur das vorsätzliche Verhalten mitversicherter Personen[2]. Fügt dagegen beispielsweise ein Passagier vorsätzlich Dritten einen Schaden zu, so hat das weder auf die Gefährdungshaftung des Halters noch auf die daran anknüpfende Haftpflichtversicherung irgendeinen Einfluß. Haftung und Versicherungsschutz bestehen weiter fort.

Vom Wortlaut her läßt sich die eingangs gestellte Frage nicht beantworten. § 4 II, 1 AHB bestimmt zwar, daß die Versicherungsansprüche aller Personen ausgeschlossen sind, die den Schaden vorsätzlich herbeigeführt haben[3], meint aber nur die jeweiligen persönlichen Versicherungsansprüche: Der VN braucht sich nicht den Vorsatz des Versicherten und der einzelne Mitversicherte nicht den Vorsatz des VN oder eines an-

---

1) aber auch hier ist nur in wenigen Fällen der Sportflieger zugleich auch Eigentümer und Halter des Luftfahrzeuges. Das ist meist ein Verein.

2) Mitversichert sind nach Ziff. 3 LuH 1:
   a) die Mitglieder der Flugzeugbesatzung,
   b) die Fluglehrer, die im Besitz einer behördlichen Ausbildungsgenehmigung sind,
   c) Flugschüler, wenn sie entweder in Begleitung des verantwortlichen Fluglehrers oder auf dessen Anweisung allein fliegen.

3) Entsprechendes gilt für §§ 61, 152 VVG, obwohl dort nur vom VN selbst die Rede ist, Möller, Verantwortlichkeit des VN, für das Verhalten Dritter, S. 14.

deren Mitversicherten entgegenhalten zu lassen[1].

Der Ausschluß des Versicherungsschutzes für den VN und jeden Mitversicherten, der den Schaden vorsätzlich verursacht, besagt aber nicht umgekehrt, daß der VN in allen Fällen gedeckt ist, in denen eine dritte Person den Schaden vorsätzlich verursacht hat.

b) Theorien der Zurechenbarkeit des VN für das Verhalten Dritter

1) Anwendbarkeit des § 278 BGB

Grundsätzlich ist eine Haftung des VN für Hilfspersonen gedanklich da ausgeschlossen, wo es sich um eine im eigenen Interesse des VN zu erfüllende Pflicht handelt[2]. Hiervon und vom Wortlaut der §§ 61, 152 VVG ausgehend, wird daher teilweise jede Haftung des VN für Dritte abgelehnt[3]. Wenn andererseits Prölß für eine unmittelbare oder uneingeschränkt analoge Anwendung des § 278 BGB eintritt[4], obwohl er die Rechtsfigur der Herbeiführung des Versicherungsfalles als Schadensverhütungspflicht betrachtet[5], läßt sich das rechtstheoretisch nicht halten[6]. Darüber hinaus

---

1) Wussow, AHB, Anm. 74 zu § 4, S. 306.
Entsprechend bezieht sich Ziff. 3, letzter Satz LuH 1, wonach kein Versicherungsschutz besteht, wenn ein Flug ohne Wissen und Willen des Halters vorbereitet oder ausgeführt wird, nur auf den Versicherungsschutz nach Ziff. 3a - c LuH 1, nicht jedoch auf den Halter-Haftpflichtversicherungsschutz.

2) Schmidt, Obliegenheiten, S. 245.

3) Framheim, Die Herbeiführung des Versicherungsfalles, S. 74; Offermann, Die Leistungsfreiheit des Versicherers bei vorsätzlicher oder grobfahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalles durch den VN, S.37 ff, 56 ff; neuerdings auch Wahle, in ZVR 1959/61 ff, 85 ff.

4) Prölß, Anm. 2 zu § 61, Anm. 1 zu § 152, Anm. 7 zu § 6.

5) Prölß, Anm. 1 zu § 61.

6) Möller, Verantwortlichkeit des VN für das Verhalten Dritter, S.67 ff; Bruck-Möller, Anm.73 u.74 zu § 6 m.w.N.unter ausführlicher Widerlegung; eine neuerliche Stellungnahme zu diesem, in seiner Bedeutung sicherlich überschätzten Problem, gibt Frohn, Die Auswirkungen d.Urteils des BGH v.3.7. 1951 auf die Bedeutung des Repräsentantenbegriffs, Diss.Köln 1959.

wird die uneingeschränkte Anwendung des § 278 den besonderen Eigentümlichkeiten des Versicherungsverhältnisses nicht gerecht, denn der VN würde dann für jede untergeordnete Hilfsperson haften, die er mit einer Tätigkeit hinsichtlich des versicherten Gutes betraut hat.

Es zeigt sich, daß weder die konsequente Ablehnung der Haftung des VN für Dritte, noch die bedingungslose Anwendung des § 278 zu einer den Besonderheiten des Versicherungsverhältnisses gerecht werdenden Lösung führt, sondern es kommt darauf an, den Kreis derer, für deren Verhalten der VN einzustehen hat, den Besonderheiten des Versicherungsverhältnisses entsprechend zu begrenzen.

2) Repräsentantenhaftung

Die Begrenzung geschieht durch die extra legem in höchstrichterlicher Rechtsprechung entwickelte, gewohnheitsrechtlich anerkannte Repräsentantenhaftung[1].

Teleologischer Ausgangspunkt ist der besonders in der Entscheidung des RG vom 22.4.1903 zum Ausdruck kommende Gedanke[2], daß es dem VN nicht freistehen darf, die Lage des Versicherers dadurch wesentlich zu verschlechtern, daß er die versicherte Sache aus der Hand gibt[3].

---

1) Auf Einzelheiten dieser Entwicklung braucht im Rahmen dieser Arbeit nicht eingegangen zu werden, Übersicht über Rspr. u. Entw. u. a. bei Möller, Verantwortlichkeit, S. 33 ff; Bruck-Möller, Anm. 92 ff zu § 6; Prölß, Anm. 8 B zu § 6; Heukeshoven, S. 67 ff; zur Herkunft des Begriffs, Prölß, in IRPV 1936/35 Anm. 7. Neuerdings findet sich der Begriff auch in § 899 RVO im Zusammenhang "Bevollmächtigte oder Repräsentanten des Unternehmers".

2) in JW 1903/251; hierzu Möller, Verantwortlichkeit, S.70 insbesondere Anm. 4; Heukeshoven, Die Haftung des VN, S. 67 u. 68.

3) Möller aaO., S. 71.

Der in den ersten Entscheidungen des RG erwähnte Obhutsgedanke, wurde später aufgegeben und statt dessen eine rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht des Dritten als Voraussetzung für eine Haftung des VN gefordert[1]. In einer dritten und letzten Entwicklungsstufe hat das RG den Repräsentantenbegriff noch enger zu umreißen versucht und "ein Bedürfnis nach Repräsentanz" verlangt, das nur bei "einem Geschäftsbereich von einiger Bedeutung" gegeben sei[2]. Die Instanzengerichte sind dieser einschränkenden Anwendung nicht gefolgt, sondern haben ihren Entscheidungen inhaltlich zumeist den brauchbaren Gedanken der Obhutsüberlassung zugrunde gelegt, auch wenn sie die Repräsentantenformel des RG oft wörtlich wiederholten[3].

c) Stellungnahme

Wie Möller zutreffend nachweist[4], hat die Wendung des RG zum Formalen hin, um brauchbare Abgrenzungskriterien zu finden, in Vergessenheit geraten lassen, daß der Repräsentantenbegriff allein zur Lösung eines spezifischen Interessenkonflikts geschaffen worden ist[5]. Demgemäß kann erster Anknüpfungspunkt nur der sein, daß die versicherte Sache auch der laufenden Betreuung bedarf, was aber nicht mit einer ununterbrochenen Betreuung zu verwechseln ist[6]. Entledigt sich der VN dieser notwendigen Betreuung und tritt dadurch ein Schaden ein, kann in diesem Verhalten eine schuldhafte Obliegenheitsverletzung oder sogar die schuldhafte Herbeiführung des Versicherungsfalles liegen[7]. Um dieser Konsequenz zu entgehen, muß ein Ersatzmann, ein Repräsentant, eingesetzt wer-

1) so insbesondere RG v. 4.10.1929 - VII 90/29 - in IRPV 1929/366 u. die bei Möller aaO., S. 72 f in Anm. 2 ff gen. Entscheid.
2) Möller aaO. S. 73 ff; Prölß, Anm. 8 B zu § 6, S. 70.
3) Prölß, Anm. 8 B zu § 6 m.w.N.; OLG Hamm v. 17.3.64 - 7 U 219/63 - in VersR 64/743; vgl. auch BGH v. 27.2.64 - II ZR 65/61 - in VersR 64/475.
4) Möller, Verantwortlichkeit, S. 71 ff.
5) Schmidt, Obliegenheiten, S. 289.
6) Möller aaO. S. 92; Bruck-Möller, Anm. 101 zu § 6.
7) Bruck-Möller, Anm. 35 zu § 6.

den[1]. Diese Einsetzung erfolgt durch die rein faktische Aufgabe der Risikoverwaltung. Das Verhalten und Verschulden dieses Ersatzmannes wird wie das des VN selbst behandelt.

An dieser kurzen Skizzierung des teleologischen Ausgangspunktes der Repräsentantenhaftung, zeigt sich zugleich, daß sie nicht aus dem Gesetz erklärbar ist, sondern sich nur aus dem Gedanken der Gefahrengemeinschaft her rechtfertigen läßt[2]. Es gibt keine, auf jeden Fall passende Zauberformel[3]. Der Begriff ist vielmehr den Bedürfnissen und Besonderheiten der einzelnen Versicherungszweige anzupassen. Dabei genügt es nicht, daß der "Repräsentant" nur eine technische Tätigkeit verrichtet, sondern es müssen zusätzliche Merkmale hinzutreten, um von einer echten "Risikoverwaltung" sprechen zu können.

Mit dieser Einschränkung ist für die folgende Untersuchung der von Möller entwickelten Definition als brauchbarste zuzustimmen[4], wonach Repräsentant derjenige ist,

> "den der VN dazu eingesetzt hat, an *seiner Stelle* die notwendige laufende Betreuung der versicherten Sache vorzunehmen".

---

1) Möller aaO. S. 94; Ehrenzweig, VVG, S. 510 spricht von einem "Ersatzmann in der Gefahrverwaltung"; Kisch, Handb. des Privatversicherungsrechts Bd. 2, S. 496, verwendet die Bezeichnung "Platzhalter des VN". Auf die unterschiedlichen Begriffe und Voraussetzungen braucht nicht weiter eingegangen zu werden.

2) Bruck-Möller, Anm. 101 zu § 6.

3) Möller aaO. S. 90.

4) Möller, Verantwortlichkeit, S. 95; zustimmend auch Schmidt, Obliegenheiten, S. 289; im Ergebnis wohl auch Stiefel-Wussow, Anm. 19 zu § 2, S. 66;
ähnlich auch die Verantwortlichkeitsklausel N. 26 der Zusatzbedingungen für Fabriken u. gewerbl. Anlagen der Feuerversicherer: "Solche Personen, die in dem Geschäftsbereich, zu dem das versicherte Risiko gehört, auf Grund eines Vertretungs- oder ähnlichen Verhältnisses anstelle des VN stehen und für ihn die Obhut über die versicherte Sache wahrzunehmen haben", Prölß, Anm. 8 B S. 72.

Davon ausgehend ist zu prüfen, ob in der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung der Flugzeugführer anhand seiner Tätigkeitsmerkmale generell als Repräsentant des VN bezeichnet werden kann.

d) Folgerungen

Ist die Anwendung des Repräsentantenbegriffs hier nicht möglich, dann würde das eine weitere, erhebliche Einschränkung der theoretisch denkbaren Anwendbarkeit der Vorsatzklausel, mithin einen verstärkten Schutz Dritter bedeuten, da - wie eingangs festgestellt - VN und Luftfahrzeugführer in den seltensten Fällen identisch sind. Ob darüber hinaus auch andere Personen als Repräsentanten des Halters anzusehen sind, läßt sich nur nach den Umständen des Einzelfalles beurteilen. Die Entscheidung derartiger Fälle ist reine Tatfrage. Eine generelle Grenzziehung ist hier nicht möglich und im Hinblick auf Drittschäden, die naturgemäß nur während des Fluges eintreten können, auch nicht nötig.

II. Der Flugzeugführer als Repräsentant des Halters

Die Rechtsprechung hatte bislang keinerlei Veranlassung, hierzu Stellung zu nehmen. Die Lehre hat sich nur am Rande mit dieser Frage beschäftigt. Wimmer will in der Verkehrsluftfahrt den Kommandanten eines Luftfahrzeuges als Repräsentanten des Halters ansehen und hält unter Hinweis auf § 64 der alten LuftVO die Ansicht für vertretbar, daß jedem Flugzeugführer Repräsentanteneigenschaft zukommt[1]. Rinck verneint jede Anwendung des Repräsentantenbegriffs[2].

a) Begriff

Das Gesetz kennt nur den allgemeinen Begriff des "Luftfahrzeugführers" und unterscheidet zwischen Privatflugzeugführer, Berufsflugzeugführer,

1) Wimmer, in RabelsZ 1962/304.
2) Rinck, in ZLR 1962, S. 100.

Segelflugzeugführer, Freiballonführer, Linienflugzeugführer sowie berufsmäßigem und nicht berufsmäßigem Führer von Drehflüglern, § 22 Abs. 1 LuftVZO. Es versteht darunter denjenigen, "der das Luftfahrzeug selbständig führt", § 2 Abs. 1 LuftVO. Sind mehrere zur Führung des Flugzeuges berechtigte Personen an Bord, so ist derjenige Flugzeugführer, wer als solcher bestimmt ist, § 2 Abs. 2 LuftVO, ansonsten der, der das Flugzeug vom Sitz des 1. Luftfahrzeugführers führt, § 2 Abs.3 LuftVO.

Man kann also sagen, daß Führer im eigentlichen Sinne nur derjenige ist, der das Luftfahrzeug selbst bedient, Kommandant oder Kapitän derjenige, der die Befehle erteilt, die für die Durchführung des Fluges erforderlich sind[1]. Der Unterschied ist demnach zunächst nur technischer Art. Der Kommandant kommt nur für größere Reise- oder Verkehrsflugzeuge in Betracht, zu deren Bedienung mehrere Personen erforderlich sind.

Für beide regelt das Gesetz Rechte und Pflichten ohne jeden Unterschied[2].

b) Befugnisse

1) Hoheitliche Befugnisse

Nach § 3 Abs. 1 LuftVO hat der Luftfahrzeugführer das Entscheidungsrecht über die Führung des Luftfahrzeuges. Er ist ermächtigt, bei Flug, Start, Landung und Rollen die zur Sicherheit des Fluges notwendigen Maßnahmen zu treffen. Inhaltlich übereinstimmend sagt § 29 Abs. 3

---

1) Schleicher-Reymann, Anm. 2 zu § 4 LuftVG, S. 78; a.A. Ruhwedel, Die Rechtsstellung des Flugzeugkommandanten, S. 40; vgl. in diesem Zusammenhang die Definition von Yörükoglu, Le Statut Juridique du Commandant de Bord, Diss. Lausanne, 1962, S.30: "il est le membre de l'équipage qui assure le commandement de l'aéronef pendant la durée de la mission, ayant une autorité restreinte sur toutes personnes embarquées et étant le consignataire de l'appareil et le mandataire, dans les limites de la loi, de l'exploitant".

2) Hier wird ganz allgemein wegen Einzelheiten auf die umfassende Studie von Ruhwedel verwiesen.

LuftVG, daß der verantwortliche Luftfahrzeugführer während des Fluges oder bei Start und Landung die geeigneten Maßnahmen zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung an Bord zu treffen hat. Aus dem Zusammenhang wird klar, daß wenn der Flugzeugführer auf diese Ermächtigung gestützt Anordnungen trifft, er hoheitliche Aufgaben der Gefahrenabwehr wahrnimmt. Die Vorschrift enthält eine gesetzliche Delegation von Luftaufsichtsaufgaben und -befugnissen auf den jeweils verantwortlichen Führer eines Luftfahrzeuges, die in der Schiffsgewalt des Kapitäns eine Parallele hat[1]. Diese aus Sicherheitserwägungen für den Luftverkehr getroffenen Delegierungen hoheitlicher Aufgaben auf den Luftfahrzeugführer sind nicht geeignet, ein brauchbares Abgrenzungskriterium für die Beantwortung der Frage nach der privatrechtlichen Repräsentanteneigenschaft abzugeben. Hier kommt es allein auf das Verhältnis von Flugzeugführer und VN an. Der Führer eines Luftfahrzeuges, der auf § 3 Abs. 1 u. 2 LuftVO gestützt Anordnungen erteilt, handelt nicht als Ersatzmann des VN, sondern als staatliches Organ der Luftaufsicht[2].

Die Tatsache, daß dem Flugzeugkommandanten strafrechtliche Befugnisse zuerkannt werden sollen[3] und eine solche Befugnis in beschränktem Sinne auch § 29 Abs. 3 LuftVG entnommen werden kann, ist ebenfalls als öffentlich rechtliche Frage zur Abgrenzung nicht geeignet.

2) Privatrechtliche Befugnisse

Andere als die genannten, durchweg dem öffentlichen Recht angehörigen Bestimmungen[4] kennt das LuftVG und die LuftVO nicht. Es fehlt insbeson-

---

1) vgl. § 106 Abs. 2, 3 des Seemannsgesetzes v. 26.7.1957, BGBl. II, S. 713; § 665 HGB.

2) Unzutreffend bezeichnet Florin, § 29 Abs. 3 LuftVG - wenn auch in anderem Zusammenhang - als "luftverkehrsgesetzliche Spezialisierung des Hausherrenrechts", Florin, Sicherheit und Ordnung in Luftfahrzeugen, Diss. Göttingen 1961, S. 19.

3) ICAO-Abkommen über strafbare und andere Hdlg., die sich an Bord von Luftfahrzeugen ereignen; Meyer, Intern. Luftfahrtabkommen Bd. V.

4) Auf einzelne, die Durchführung des Verkehrs regelnde Vorschriften braucht hier nicht eingegangen zu werden.

dere eine privatrechtliche gesetzliche Vertretungsmacht, die ganz eindeutig den Flugzeugführer zu einem Repräsentanten des Halters machen würde. Bislang hat sich dafür kein rechtes praktisches Bedürfnis gezeigt[1]. Es bleibt vielmehr dem Halter überlassen, ob er dem Flugzeugführer im einzelnen besondere Rechte einräumen will.

Allerdings gab es auf internationaler Ebene verschiedentlich Anläufe, die Rechtsstellung des Flugkapitäns einheitlich zu regeln und - im Vergleich zur deutschen Regelung - zu erweitern. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang der Entwurf der PICAO aus dem Jahre 1947[2]. Art. 3 des Entwurfs regelte die gesetzliche Vertretungsmacht dergestalt, daß darunter die Vornahme der wichtigsten, für die sichere Durchführung der Reise und Erhaltung des Frachtgutes notwendigen Rechtsgeschäfte fiel, wie Abschluß der erforderlichen Kauf- und Werkverträge, oder Durchführung sonstiger Maßnahmen zur Sicherung der Insassen und der Ladung, Aufnahme von Darlehen zu den vorgenannten Zwecken, Anstellung von Besatzungsmitgliedern, jedoch mit der Einschränkung, daß die Vertretungsmacht nur besteht, soweit die Maßnahmen für die angetretene Reise unbedingt erforderlich sind[3]. Falls dieser Entwurf angenommen worden

---

1) entspr. für das schweiz. Recht, Riese, S. 217.

2) zu den historischen Vereinheitlichungsbestrebungen: Riese, S. 217 ff; Westerburg, Die Polizeigewalt des Luftfahrzeugkommandanten, Bonn 1961.
Text des PICAO-Entwurfs bei Kamminga, The Aircraft Commander in Commercial Air Transportation, The Hague 1953, S. 171 ff.

3) Art. 3 (1) The aircraft commander shall have the right, without special authority

a) to buy any items necessary for the completion of the trip,
b) to have any repairs made which are necessary to enable the aircraft to proceed promptly on its trip,
c) to make any arrangements and to undertake any expenditure which may be necessary for securing the safety of the passengers and crew and the preservation of the cargo,
d) to borrow the sums required for the accomplishment of the measures mentioned in Pars a, b and c of this article,
e) to engage, for the duration of the trip, in replacement of numbers of the crew who cease to be available for any reason, such personnel as is essential for the completion of the trip.

wäre, stünde die Repräsentantenstellung des Kommandanten fest. Der ursprünglich noch weitergehende Entwurf betonte dies ausdrücklich[1].

Gegen den PICAO-Entwurf wurden starke Bedenken seitens der IATA mit der Begründung geltend gemacht, das in Betracht kommende Personal sei für eine derartig weitgehende Befugnis nicht geeignet, ferner seien diese Befugnisse angesichts der bestehenden Kommunikationsmöglichkeiten entbehrlich[2]. Der Rechtsausschuß der ICAO hatte die Frage der Rechtsstellung und Befugnisse des Flugkapitäns bereits seit 1947 in sein Arbeitsprogramm aufgenommen[3]. Eine weitere Erörterung unterblieb jedoch, da es sich auf Grund einer vom Rat der ICAO bei allen interessierten Organisationen durchgeführten Umfrage herausstellte, daß eine internationale Regelung des Problems als überflüssig angesehen wird[4].

3) Tatsächliche Befugnisse

Von der rechtlichen Stellung ausgehend, läßt sich somit weder für den Flugzeugführer schlechthin noch für den Flugkapitän generell die Frage nach der Repräsentanteneigenschaft beantworten. Es bedarf daher einer weiteren Prüfung im Tatsächlichen.

Indessen läßt sich das Problem auch von der tatsächlichen Betreuungsüberlassung aus nicht generell lösen. Ein VN, der Piloten beschäftigt und nicht selbst fliegt, kann gar nicht umhin, ihnen das versicherte Luftfahrzeug zu überlassen. Der Versicherungsvertrag hat aber gerade den Zweck, das Risiko eines schuldhaften Verhaltens der Angestellten vom

---

1) "Le commandant de l'aéronef représente le propriétaire de l'aéronef. Dans cette qualité, même sans mandat spécial, il a le droit : .....", zitiert nach Kamminga aaO. S. 172.
2) Kamminga aaO. S. 140 ff.
3) Meyer, in ZLR 1958/136.
4) Westerburg, Die Polizeigewalt des Luftfahrzeugkommandanten, S.32 m.w.N.

VN abzuwälzen[1], zumal gerade beim Flug der Großteil des Risikos anfällt[2]. Es müssen daher zusätzliche Momente hinzutreten, die über den Normalzustand hinaus dazu führen, daß der Flugzeugführer "an die Stelle des VN" tritt.

Daraus folgt, daß nicht jeder Führer eines Luftfahrzeuges als versicherungsrechtlicher Repräsentant angesehen werden kann. Generell betrachtet sind die Fälle nicht anders zu bewerten als die des angestellten Kraftfahrers, wo die Rechtsprechung regelmäßig eine Repräsentanteneigenschaft verneint hat[3].

c) Flugzeugkommandant und Schiffskapitän

Wenn somit der Flugzeugführer generell nicht als Repräsentant angesehen werden kann, so ist damit noch nicht entschieden, ob nicht der Flugkapitän oder Flugzeugkommandant eines Luftverkehrsunternehmens vom Tatsächlichen her eine Sonderstellung einnimmt.

Angesichts der erheblichen Verantwortung für Leben und Gesundheit der ihm anvertrauten Passagiere und Besatzungsmitglieder sowie für große Sachwerte liegt die Annahme nahe, daß der Flugkapitän ähnlich selbständig wie der Schiffskapitän fungiert und hier zumindest faktisch an die Stelle des VN tritt[4]. Nicht nur wegen der sprachlichen Übereinstimmung liegt ein Vergleich auf der Hand[5].

---

1) für die Kfz-HV Möller, Verantwortlichkeit, S. 54.
2) Wimmer, in RabelsZ 1962/304.
3) ältere Übersicht über die Rechtsprechung bei Möller, Verantwortlichkeit, S. 53 ff; über den derzeitigen Stand: Bruck-Möller, Anm. 98 ff (100) zu § 6; Prölß, Anm. 8 B zu § 6, S. 73; insbesondere OLG Oldenburg v. 18.7.1951 - 2 U 140/51 - in VersR 1951/272; OLG Hamm v. 11.3.1954 - 7 U 152/53 - in VersR 1954/353; OLG Celle c. 31.1.1955 - 1 U 212/52 - in VersR 1955/169; BGH v. 29.10.1956 - II ZR 64/56 - in VersR 1956/725; BGH v. 16.5.1957 - II ZR 86/56 - in VersR 1957/386 -; daß vielmehr eine gewisse Selbständigkeit vorliegen muß, betont auch Heukeshoven aaO, S. 79.
4) für Kapitän eines Binnenschiffs offengelassen von HansOLG v. 28.8.1958 - 2 U 76/58 - in MDR 1959/395.
5) Dieser Vergleich schwebt offenbar auch Wimmer vor, RabelsZ 1962/304.

Schiff und Flugzeug sind in gleicher Weise Transportmittel von Personen und Gütern, an keine bestimmten Verkehrswege gebunden. Beide bewegen sich im internationalen Verkehr zeitweise über oder auf staatenlosem Gebiet und sind keiner örtlichen Staatsgewalt unterworfen. Zudem sind beide den besonderen Gefahren des sie tragenden Elementes ausgesetzt. Zur Bewältigung dieser Aufgaben steht an der Spitze jeweils ein mit oberster Kommandogewalt ausgestatteter Kapitän.

Indessen zeigt sich bei näherer Betrachtung, daß mehr Unterschiede als Gemeinsamkeiten bestehen[1]. Ein Schiff ist stets, auch wenn es in den größeren Betrieb der Reederei eingegliedert ist, eine verhältnismäßig selbständige Betriebsgemeinschaft. Es ist im arbeitsrechtlichen Sinne Betriebssitz. Die Besatzung bildet eine enge und für längere Dauer bestimmte Lebensgemeinschaft, die eine Verantwortlichkeit des Kapitäns auf nahezu allen Lebensbereichen zur Folge hat, wenn das Schiff in See sticht und auf längere Zeit dem Heimathafen fern bleibt. Die Besatzung eines Luftfahrzeuges ist selbst in den größten Maschinen relativ klein. Das Flugzeug bleibt nur kurze Zeit in der Luft und steht ständig mit den verschiedensten Kontrollstationen in Verbindung. Die einzelnen Besatzungsmitglieder und der Kapitän werden untereinander und hinsichtlich des Luftfahrzeuges ausgetauscht. Luftfahrzeug und Mannschaft sind daher nicht in gleicher Weise verselbständigt wie dies beim Schiff der Fall ist. Die Stellung des Flugkapitäns ist weniger frei. Deshalb wird das Luftfahrzeug nicht als arbeitsrechtliche Betriebseinheit angesehen[2].

Die sachlich bedingten Unterschiede haben in rechtlicher Hinsicht zur Folge, daß das Gesetz notwendigerweise dem Schiffskapitän das gewährt, was es dem Flugkapitän vorenthält. So ist der Schiffskapitän beispielsweise Vertreter des Arbeitgebers gegenüber der Schiffsbesatzung an Bord[3]. Privatrechtlich besonders bedeutsam ist auch die vom Gesetz her eingeräumte Vollmacht für den Reeder mit vermutetem Umfange[4], die - wenn

1) Kamminga aaO. S. 170; Schleicher-Reymann, Anm. 7 zu § 4 LuftVG, S. 81; Döring, in AfLR 1941/51.
2) Ruhwedel aaO., S. 111.
3) hierzu Abraham, Das Seerecht, S. 80; vgl. auch § 29 Abs. 1 S. 1 u. 2 des Seemannsgesetzes.
4) Abraham aaO. S. 81.

auch mit Einschränkungen - bis zur Darlehnsaufnahme und Notverkauf des Schiffes reicht[1].

III. Ergebnis: Keine Anwendbarkeit des Repräsentantenbegriffs in der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung

Weder das nationale noch das internationale Luftrecht kennt eine ähnliche Regelung. Der Flugkapitän untersteht in jeder Phase des Fluges der Kontrolle seiner Gesellschaft, die wegen der technischen Kommunikationsmöglichkeiten so gut wie lückenlos ist. Er kann keine über das technisch bedingte Maß hinausgehenden Anweisungen treffen, insbesondere auch keine personellen Entscheidungen fällen. Mithin tritt er nicht an die Stelle des VN[2]. Es mag dahingestellt bleiben, ob früher ein anderes Ergebnis vertretbar war. Heute kann der Flugkapitän jedenfalls angesichts seiner durch die technische Entwicklung und weitgehende Spezialisierung der einzelnen Aufgabengebiete erfolgten eingeschränkten Befugnisse nicht nach seerechtlichem Vorbild beurteilt werden.

Dem Flugzeugkommandanten können wohl im Einzelfall Funktionen über das technisch bedingte Maß hinaus zuerkannt werden, die dann eine Repräsentanteneigenschaft begründen würden. Hierzu bedarf es stets einer besonderen Vereinbarung, die in aller Regel nicht besteht. So ist auch den Flugkapitänen der Deutschen Lufthansa keinerlei besondere Befugnis, technischer oder personeller Art, eingeräumt worden, auf Grund derer sie als Repräsentanten im versicherungsrechtlichen Sinne angesehen werden könnten[3].

---

1) §§ 528, 530, 533 Abs. 1 HGB; für das Binnenschiffahrtsrecht einschränkend §§ 15-19 BSchG.

2) so wohl auch schon Döring, in AfLR 1941/52.

3) nach Rücksprache bei der DLH und auf Grund Einsichtnahme in die Anstellungsverträge ermittelt.

Eine generelle Anwendung des Repräsentantenbegriffs anhand der Tätigkeitsmerkmale des Flugzeugführers oder Flugzeugkommandanten ist somit nicht möglich. Der ablehnenden Ansicht Rinck's[1] ist beizupflichten. Dieses Ergebnis hat zur Folge, daß die vorsätzliche Herbeiführung des Versicherungsfalles durch den Luftfahrzeugführer oder -kommandanten dem Luftfahrzeughalter als Versicherungsnehmer nicht zugerechnet werden kann. Der Versicherungsschutz bleibt aufrechterhalten. Die Ansprüche des geschädigten Dritten sind also auch insoweit gesichert.

1) Rinck, in ZLW 1962/100.

AUSBLICK

Am Römischen Abkommen gemessen, entspricht der Deckungsbereich der deutschen Luftfahrt-Haftpflichtversicherung den durch Artikel 16 gezogenen Grenzen. Abweichungen, in Gestalt bestimmter Gefahrumstandsausschlußklauseln, haben im internationalen Verkehr, für den das Abkommen gilt, keine sonderliche Bedeutung. Darüber hinaus zeigt sich, daß sie nicht im Widerspruch zum Schutzbedürfnis Dritter stehen. Allein der Ausschluß für vorsätzlich verursachte Schäden stellt in der Systematik von Gefährdungshaftung und obligatorischer Sicherstellung einen Fremdkörper dar, wenngleich seine praktische Bedeutung gering ist.

Vom Ergebnis her betrachtet würde eine Ratifikation keinen Widerspruch zum geltenden Recht bedeuten. Dem Maßstab, den das Abkommen setzt, wird die Ausgestaltung der Dritthaftpflichtversicherung schon heute gerecht. Das dem Römischen Abkommen in Artikel 16 zugrunde liegende Prinzip eines sinnvollen Zusammenhanges der Weiterhaftung des Versicherers mit der Kontrollmöglichkeit staatlicher Organe, das angesichts der Besonderheiten bei der Abwicklung des Luftverkehrs voll und ganz zum Tragen kommen kann, hat in der scheinbar komplizierten Regelung der §§ 158 c ff VVG zusammen mit dem Bedingungsrecht seine spezielle Ausprägung und Vervollkommnung erfahren.

Die Struktur der Haftpflichtversicherung als einer Gefahrengemeinschaft der durch die Haftpflicht Gefährdeten entspricht dem individualistischen Gehalt des Haftpflichtrechts. Ihr Wirken zeigt Schwerpunkte im sozialen Bereich, die in dem System einer mit obligatorischer Sicherstellung verbundenen Gefährdungshaftung ihren rechtlichen Ausdruck gefunden haben. Die sozialen Auswirkungen sind notwendigerweise begrenzt, will die Haftpflichtversicherung ihre Eigenständigkeit bewahren und die ihr wesensgemäßen Aufgaben erfüllen. Trotz Gefährdungshaftung gibt es in der Luftfahrt-Haftpflichtversicherung für den in Anspruch genommenen Halter eine Anzahl von Verteidigungsmöglichkeiten. Deshalb ist es von erheblicher Bedeutung, daß die Haftpflichtversicherung die Abwehr unbegründeter und die Befriedigung begründeter Ansprüche umfaßt. Darin liegt der tiefere Sinn des Trennungsprinzips und seine Berechtigung.

So wird die Luftfahrt-Haftpflichtversicherung ihrer allgemeinen sozialpolitischen Aufgabe gerecht und bewahrt auf dem Boden des Haftpflichtrechts den Gedanken der persönlichen Verantwortlichkeit des Einzelnen. Bestehende Mängel können innerhalb dieses Prinzips ausgeglichen werden. Die Berechtigung weitergehender Reformbestrebungen beantwortet sich damit von selbst. Ihre Erfüllung würde letztlich zu einer Unfallversicherung zugunsten Dritter führen. Solche neuen Kategorien einer Ersatz - rechtversicherung oder eines Sozialschutzes durch Privatunternehmen, führen zur Auflösung des Haftpflichtrechts und stehen im Widerspruch zur herrschenden Wirtschafts- und Sozialordnung. Die sozialpolitische Aufgabe der Haftpflichtversicherung als Pflichtversicherung endet dort, wo der Staat die Möglichkeit hat, durch sichernde und ordnende Tätigkeit zum Schutze Dritter einzugreifen. Diese Möglichkeiten sind in der Luftfahrt größer als bei den übrigen Verkehrsmitteln, deshalb ist es gerechtfertigt, die Grenzen bei ihr enger zu ziehen.

ANHANG

Besondere Bedingungen

für die Haftpflichtversicherung der Halter von Motorflugzeugen

Der Versicherung liegen die beigefügten „Allgemeinen Versicherungs-Bedingungen für Haftpflicht-Versicherung" (AHB) mit folgenden Abänderungen und Ergänzungen zugrunde:

1. a) Der Versicherungsschutz erstreckt sich in Abänderung des § 1, Ziffer 2a)—c) AHB nur auf die gesetzliche Haftpflicht

   aus der Haltung und dem Betrieb der im Versicherungsschein und seinen Nachträgen näher bezeichneten Flugzeuge und nur auf die dort angegebene Art ihrer Verwendung.

   b) In den AHB gelten als gestrichen:

   § 2 Vorsorge-Versicherung,
   § 4, I, Ziffer 3,
   § 8, Abschnitt III,
   § 9, Abschnitt I und II, Ziffer 1.

   c) Vertragsdauer (§ 9 AHB)

   Der Vertrag ist für die in dem Versicherungsschein festgesetzte Zeit abgeschlossen.

2. Örtlicher Geltungsbereich. Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf Europa mit Ausnahme von Albanien, Bulgarien, Jugoslawien, Polen, Rumänien, Sowjetrußland, Tschechoslowakei und Ungarn.

3. Der Versicherungsschutz umfaßt auch die persönliche Haftpflicht

   a) der Mitglieder der Flugzeugbesatzung,

   b) der Fluglehrer, die im Besitz einer behördlichen Ausbildungsgenehmigung sind,

   c) der Flugschüler, wenn sie entweder in Begleitung des verantwortlichen Fluglehrers oder auf dessen Anweisung allein fliegen.

   Mitversicherte Personen können ihre Versicherungsansprüche selbständig geltend machen.

   Versicherungsschutz besteht jedoch nicht, wenn und soweit ein Flug ohne Wissen und Willen des Luftfahrzeughalters vorbereitet, ausgeführt oder ohne zwingenden Grund zeitlich und/oder örtlich ausgedehnt worden ist.

4. Wenn ein Luftsportverein Halter eines Motorflugzeuges ist, sind Ansprüche der Vereinsmitglieder gegeneinander in die Versicherung eingeschlossen, ferner Ansprüche von Vorstandsmitgliedern gegen ihren Verein als Halter eines Motorflugzeuges, es sei denn, daß der Anspruchserhebende Insasse war (Ziffer 8a).

5. Im Falle eines Wechsels in der Person des Halters eines Flugzeuges tritt der neue Halter in die während der Dauer seiner Haltereigenschaft aus dem Versicherungsverhältnis sich ergebenden Rechte und Pflichten des Versicherungsnehmers ein. Er ist neben dem Versicherungsnehmer verpflichtet, den Wechsel dem Versicherer unverzüglich anzuzeigen.

6. Der Versicherungsschutz wird, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart ist, nur dann gewährt,

   a) wenn der Luftfahrtbetrieb, soweit gesetzlich vorgeschrieben, behördlich genehmigt ist,

   b) wenn das Flugzeug auf seine Verkehrssicherheit nachgeprüft und behördlich zugelassen ist,

   c) wenn die Mitglieder der Flugzeugbesatzung, soweit erforderlich, im Besitz aller gesetzlich vorgeschriebenen Genehmigungen für die von ihnen ausgeübten Tätigkeiten sind,

   d) bei Ausbildungsbetrieben, wenn diese behördlich genehmigt sind.

   Bei Teilnahme an Flügen im Ausland treten an die Stelle der inländischen Vorschriften die des betreffenden Landes.

7. An die Stelle eines aus der Versicherung ausgeschiedenen Flugzeuges kann mit Zustimmung des Versicherers für die restliche Dauer des Vertrages ein anderes Flugzeug treten, wenn während der bisherigen Dauer der Versicherung bezüglich des ausgeschiedenen Flugzeuges ein Versicherungsfall nicht eingetreten ist und das Ersatzflugzeug der gleichen Art und Klasse angehört. Voraussetzung ist, daß das ausgeschiedene Flugzeug für die restliche Versicherungsdauer außer Betrieb gesetzt, die Zulassung eingezogen und eine entsprechende Erklärung des Versicherungsnehmers vorgelegt wird.

8. Von der Versicherung ausgeschlossen sind Haftpflichtansprüche

   a) wegen Personen- oder Sachschäden der Insassen des Flugzeuges sowie ihrer Rechtsnachfolger,

   b) wegen Schäden, die mit Aufruhr, öffentlichen Unruhen, Kriegsereignissen, Verfügungen und Maßnahmen von hoher Hand und Erdbeben unmittelbar oder mittelbar zusammenhängen,

   c) wegen Schäden, entstanden durch Mitnahme von explosionsgefährlichen oder leicht entzündlichen Stoffen oder Gasen; hierbei gelten jedoch fest eingebaute Betriebsstofftanks und Leuchtmunition in der für den Flug erforderlichen Menge, ferner Flaschen mit Preßluft und Kohlensäure in der zur Bedienung von Radbremsen und Schwimmböden erforderlichen Menge als explosionssicher,

   d) wegen Schäden, die bei der Ausführung von beabsichtigten Rekordflügen und bei jeder fliegerischen Betätigung im Rahmen eines öffentlich ausgeschriebenen Wettbewerbs entstanden sind. Hierunter fallen nicht regionale und Heimatwettbewerbe,

   e) wegen Schäden, entstanden bei Akrobatikflügen.

9. Der Versicherer ist nicht verpflichtet, für den Versicherungsnehmer die zur Wiederfreigabe eines beschlagnahmten Flugzeuges etwa erforderliche Sicherheit oder Hinterlegung zu leisten.

10. Der Halter eines zugelassenen Flugzeuges hat der Zulassungsbehörde jede vor Ablauf der Versicherungsdauer eintretende Beendigung des Versicherungsverhältnisses sowie jede Unterbrechung des Versicherungsschutzes unverzüglich anzuzeigen.

Besondere Bedingungen
für die Haftpflichtversicherung der Halter von Segelflugzeugen

Der Versicherung liegen die beigefügten „Allgemeinen Versicherungs-Bedingungen für Haftpflicht-Versicherung" (AHB) mit folgenden Abänderungen und Ergänzungen zugrunde:

1. a) Der Versicherungsschutz erstreckt sich in Abänderung des § 1, Ziffer 2a) — c) AHB nur auf die gesetzliche Haftpflicht

   aus der Haltung und dem Betrieb der im Versicherungsschein und seinen Nachträgen näher bezeichneten Flugzeuge und nur auf die dort angegebene Art ihrer Verwendung.

   b) In den AHB gelten als gestrichen:

   § 2 Vorsorge-Versicherung,
   § 4, I, Ziffer 3,
   § 8, Abschnitt III,
   § 9, Abschnitt I und II, Ziffer 1.

   c) Vertragsdauer (§ 9 AHB)

   Der Vertrag ist für die in dem Versicherungsschein festgesetzte Zeit abgeschlossen.

2. Örtlicher Geltungsbereich. Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf Europa mit Ausnahme von Albanien, Bulgarien, Jugoslawien, Polen, Rumänien, Sowjetrußland, Tschechoslowakei und Ungarn.

3. Der Versicherungsschutz umfaßt auch die persönliche Haftpflicht

   a) der Mitglieder der Flugzeugbesatzung,

   b) der Fluglehrer, die im Besitz einer behördlichen Ausbildungsgenehmigung sind,

   c) der Flugschüler, wenn sie entweder in Begleitung des verantwortlichen Fluglehrers oder auf dessen Anweisung allein fliegen.

   Mitversicherte Personen können ihre Versicherungsansprüche selbständig geltend machen.

   Versicherungsschutz besteht jedoch nicht, wenn und soweit ein Flug ohne Wissen und Willen des Luftfahrzeughalters vorbereitet, ausgeführt oder ohne zwingenden Grund zeitlich und/oder örtlich ausgedehnt worden ist.

4. Wenn ein Luftsportverein Halter eines Segelflugzeuges ist, sind Ansprüche der Vereinsmitglieder gegeneinander in die Versicherung eingeschlossen, ferner Ansprüche von Vorstandsmitgliedern gegen ihren Verein als Halter eines Segelflugzeuges, es sei denn, daß der Anspruchserhebende Insasse war (Ziffer 8a).

5. Im Falle eines Wechsels in der Person des Halters eines Flugzeuges tritt der neue Halter in die während der Dauer seiner Haltereigenschaft aus dem Versicherungsverhältnis sich ergebenden Rechte und Pflichten des Versicherungsnehmers ein. Er ist neben dem Versicherungsnehmer verpflichtet, den Wechsel dem Versicherer unverzüglich anzuzeigen.

6. Der Versicherungsschutz wird, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart ist, nur dann gewährt,

   a) wenn der Luftfahrtbetrieb, soweit gesetzlich vorgeschrieben, behördlich genehmigt ist,

   b) wenn das Flugzeug auf seine Verkehrssicherheit nachgeprüft und behördlich zugelassen ist.

   c) wenn die Mitglieder der Flugzeugbesatzung im Besitz aller gesetzlich vorgeschriebenen Genehmigungen für die von ihnen ausgeübten Tätigkeiten sind,

   d) wenn der Flugsport mit Ausnahme von Strekkenflügen auf einem behördlich genehmigten Segelfluggelände stattfindet oder die Flüge zur Erprobung eines noch nicht genehmigten Fluggeländes vorgenommen werden,

   e) bei Ausbildungsbetrieben, wenn diese behördlich genehmigt sind.

   Die Versicherung bezieht sich auch auf die Ausführung von Kunstflügen, wenn das Flugzeug zur Ausführung von Kunstflügen besonders zugelassen ist.

   Die Versicherung bezieht sich ferner auf Schleppflüge, wenn die jeweilig hierfür geltenden behördlichen Bestimmungen eingehalten werden.

   Bei Teilnahme an Flügen im Ausland treten an die Stelle der inländischen Vorschriften die des betreffenden Landes.

7. An die Stelle eines aus der Versicherung ausgeschiedenen Flugzeuges kann mit Zustimmung des Versicherers für die restliche Dauer des Vertrages ein anderes Flugzeug treten, wenn während der bisherigen Dauer der Versicherung bezüglich des ausgeschiedenen Flugzeuges ein Versicherungsfall nicht eingetreten ist. Voraussetzung ist, daß das ausgeschiedene Flugzeug für die restliche Versicherungsdauer außer Betrieb gesetzt, die Zulassung eingezogen und eine entsprechende Erklärung des Versicherungsnehmers vorgelegt wird.

8. Von der Versicherung ausgeschlossen sind Haftpflichtansprüche

   a) wegen Personen- oder Sachschäden der Insassen des Flugzeuges sowie ihrer Rechtsnachfolger,

   b) wegen Schäden, die mit Aufruhr, öffentlichen Unruhen, Kriegsereignissen, Verfügungen und Maßnahmen von hoher Hand und Erdbeben unmittelbar oder mittelbar zusammenhängen,

   c) wegen Schäden, die bei der Ausführung von beabsichtigten Rekordflügen und bei jeder fliegerischen Betätigung im Rahmen eines öffentlich ausgeschriebenen Wettbewerbs entstanden sind. Hierunter fallen nicht regionale und Heimatwettbewerbe,

   d) wegen Schäden, entstanden bei Akrobatikflügen.

9. Der Versicherer ist nicht verpflichtet, für den Versicherungsnehmer die zur Wiederfreigabe eines beschlagnahmten Flugzeuges etwa erforderliche Sicherheit oder Hinterlegung zu leisten.

10. Der Halter eines zugelassenen Flugzeuges hat der Zulassungsbehörde jede vor Ablauf der Versicherungsdauer eintretende Beendigung des Versicherungsverhältnisses sowie jede Unterbrechung des Versicherungsschutzes unverzüglich anzuzeigen.

Besondere Bedingungen

für die Haftpflichtversicherung der Halter von Freiballonen

Der Versicherung liegen die beigefügten „Allgemeinen Versicherungs-Bedingungen für Haftpflicht-Versicherung" (AHB) mit folgenden Abänderungen und Ergänzungen zugrunde:

1. a) Der Versicherungsschutz erstreckt sich in Abänderung des § 1, Ziffer 2 a)—c) AHB nur auf die gesetzliche Haftpflicht

   aus der Haltung und dem Betrieb der im Versicherungsschein und seinen Nachträgen näher bezeichneten Freiballone und nur auf die dort angegebene Art ihrer Verwendung.

   b) In den AHB gelten als gestrichen:

   § 2 Vorsorge-Versicherung,
   § 4, I, Ziffer 3,
   § 8, Abschnitt III,
   § 9, Abschnitt I und II, Ziffer 1.

   c) Vertragsdauer (§ 9 AHB)

   Der Vertrag ist für die in dem Versicherungsschein festgesetzte Zeit abgeschlossen.

2. Örtlicher Geltungsbereich. Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf Europa mit Ausnahme von Albanien, Bulgarien, Jugoslawien, Polen, Rumänien, Sowjetrußland, Tschechoslowakei und Ungarn.

3. Der Versicherungsschutz umfaßt auch die persönliche Haftpflicht

   a) der Freiballon-Insassen,

   b) der Freiballonführeranwärter, wenn diese in Begleitung eines im Besitz des Luftfahrerscheines für Freiballonführer befindlichen Freiballonführers fahren.

   Mitversicherte Personen können ihre Versicherungsansprüche selbständig geltend machen.

   Versicherungsschutz besteht jedoch nicht, wenn und soweit eine Fahrt ohne Wissen und Willen des Freiballonhalters vorbereitet, ausgeführt oder ohne zwingenden Grund zeitlich und/oder örtlich ausgedehnt worden ist.

4. Wenn ein Luftsportverein Halter eines Freiballons ist, sind in Abweichung von § 4, II, Ziffer 2 in Verbindung mit § 7 Ziffer 2 AHB Ansprüche der Vereinsmitglieder gegeneinander in die Versicherung eingeschlossen, ferner Ansprüche von Vorstandsmitgliedern gegen ihren Verein als Halter eines Freiballones, es sei denn, daß der Ansprucherhebende Insasse war (Ziffer 8 a).

5. Im Falle eines Wechsels in der Person des Halters eines Freiballones tritt der neue Halter in die während der Dauer seiner Haltereigenschaft aus dem Versicherungsverhältnis sich ergebenden Rechte und Pflichten des Versicherungsnehmers ein. Er ist neben dem Versicherungsnehmer verpflichtet, den Wechsel dem Versicherer unverzüglich anzuzeigen.

6. Der Versicherungsschutz wird, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart ist, nur dann gewährt, wenn

   a) der Freiballon auf seine Verkehrssicherheit nachgeprüft und behördlich zugelassen ist,

   b) der Führer im Besitz eines gültigen Luftfahrerscheines für Freiballonführer ist,

   c) der Aufstieg der zuständigen Behörde ordnungsgemäß angezeigt ist.

   Bei Teilnahme an Fahrten im Ausland treten an die Stelle der inländischen Vorschriften die des betreffenden Landes.

7. An die Stelle eines aus der Versicherung ausgeschiedenen Freiballones kann mit Zustimmung des Versicherers für die restliche Dauer des Vertrages ein anderer Freiballon treten, wenn während der bisherigen Dauer der Versicherung bezüglich des ausgeschiedenen Freiballones ein Versicherungsfall nicht eingetreten ist und der Ersatz-Freiballon in Art und Größe dem ausgeschiedenen gleicht. Voraussetzung ist, daß der ausgeschiedene Ballon für die restliche Versicherungsdauer außer Betrieb gesetzt, die Zulassung eingezogen und eine entsprechende Erklärung des Versicherungsnehmers vorgelegt wird.

8. Von der Versicherung ausgeschlossen sind Haftpflichtansprüche

   a) wegen Personen- oder Sachschäden der Insassen des Freiballones sowie ihrer Rechtsnachfolger,

   b) wegen Schäden, die mit Aufruhr, öffentlichen Unruhen, Kriegsereignissen, Verfügungen und Maßnahmen von hoher Hand und Erdbeben unmittelbar oder mittelbar zusammenhängen,

   c) wegen Schäden, entstanden bei Beteiligung an internationalen Wettfahrten und ausdrücklich angesetzten Rekordfahrten.

9. Der Versicherer ist nicht verpflichtet, für den Versicherungsnehmer die zur Wiederfreigabe eines beschlagnahmten Freiballones etwa erforderliche Sicherheit oder Hinterlegung zu leisten.

10. Der Halter eines zugelassenen Freiballones hat der Zulassungsbehörde jede vor Ablauf der Versicherungsdauer eintretende Beendigung des Versicherungsverhältnisses sowie jede Unterbrechung des Versicherungsschutzes unverzüglich anzuzeigen.

Lu H 3a

Besondere Bedingungen

für die Haftpflichtversicherung der Halter von Fesselballonen

Der Versicherung liegen die beigefügten „Allgemeinen Versicherungs-Bedingungen für Haftpflicht-Versicherung" (AHB) mit folgenden Abänderungen und Ergänzungen zugrunde:

1. a) Der Versicherungsschutz erstreckt sich in Abänderung des § 1, Ziffer 2 a)—c) AHB nur auf die gesetzliche Haftpflicht
   aus der Haltung und dem Betrieb der im Versicherungsschein und seinen Nachträgen näher bezeichneten Fesselballone und nur auf die dort angegebene Art ihrer Verwendung.

   b) In den AHB gelten als gestrichen:
   § 2 Vorsorge-Versicherung,
   § 4, I, Ziffer 3,
   § 8, Abschnitt III,
   § 9, Abschnitt I und II, Ziffer 1.

   c) Vertragsdauer (§ 9 AHB)
   Der Vertrag ist für die in dem Versicherungsschein festgesetzte Zeit abgeschlossen.

2. Örtlicher Geltungsbereich. Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf die Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West).

3. Der Versicherungsschutz umfaßt auch die persönliche Haftpflicht der Fesselballon-Insassen.

   Mitversicherte Personen können ihre Versicherungsansprüche selbständig geltend machen.

   Versicherungsschutz besteht jedoch nicht, wenn und soweit ein Aufstieg ohne Wissen und Willen des Fesselballonhalters vorbereitet, ausgeführt oder ohne zwingenden Grund zeitlich ausgedehnt worden ist.

4. Im Falle eines Wechsels in der Person des Halters eines Fesselballones tritt der neue Halter in die während der Dauer seiner Haltereigenschaft aus dem Versicherungsverhältnis sich ergebenden Rechte und Pflichten des Versicherungsnehmers ein. Er ist neben dem Versicherungsnehmer verpflichtet, den Wechsel dem Versicherer unverzüglich anzuzeigen.

5. Der Versicherungsschutz wird, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart ist, nur dann gewährt, wenn

   a) der Fesselballon auf seine Verkehrssicherheit nachgeprüft und behördlich zugelassen ist,

   b) der Aufstieg der zuständigen Behörde ordnungsgemäß angezeigt ist.

6. An die Stelle eines aus der Versicherung ausgeschiedenen Fesselballones kann mit Zustimmung des Versicherers für die restliche Dauer des Vertrages ein anderer Fesselballon treten, wenn während der bisherigen Dauer der Versicherung bezüglich des ausgeschiedenen Fesselballones ein Versicherungsfall nicht eingetreten ist und der Ersatz-Fesselballon in Art und Größe dem ausgeschiedenen gleicht. Voraussetzung ist, daß der ausgeschiedene Ballon für die restliche Versicherungsdauer außer Betrieb gesetzt, die Zulassung eingezogen und eine entsprechende Erklärung des Versicherungsnehmers vorgelegt wird.

7. Von der Versicherung ausgeschlossen sind Haftpflichtansprüche

   a) wegen Personen- oder Sachschäden der Insassen des Fesselballones sowie ihrer Rechtsnachfolger,

   b) wegen Schäden, die mit Aufruhr, öffentlichen Unruhen, Kriegsereignissen, Verfügungen und Maßnahmen von hoher Hand und Erdbeben unmittelbar oder mittelbar zusammenhängen.

8. Der Versicherer ist nicht verpflichtet, für den Versicherungsnehmer die zur Wiederfreigabe eines beschlagnahmten Fesselballones etwa erforderliche Sicherheit oder Hinterlegung zu leisten.

9. Der Halter eines zugelassenen Fesselballones hat der Zulassungsbehörde jede vor Ablauf der Versicherungsdauer eintretende Beendigung des Versicherungsverhältnisses sowie jede Unterbrechung des Versicherungsschutzes unverzüglich anzuzeigen.

Lu H 4
Besondere Bedingungen für die Haftpflichtversicherung der Halter von Fallschirmen

Der Versicherung liegen die beigefügten „Allgemeinen Versicherungs-Bedingungen für Haftpflicht-Versicherung" (AHB) mit folgenden Abänderungen und Ergänzungen zugrunde:

1. a) Der Versicherungsschutz erstreckt sich in Abänderung des § 1, Ziffer 2a)—c) AHB nur auf die gesetzliche Haftpflicht
   aus der Haltung und dem Betrieb der im Versicherungsschein und seinen Nachträgen näher bezeichneten Fallschirme und nur auf die dort angegebene Art ihrer Verwendung.

   b) In den AHB gelten als gestrichen:
   § 2 Vorsorge-Versicherung,
   § 4, I, Ziffer 3,
   § 8, Abschnitt III,
   § 9, Abschnitt I und II, Ziffer 1.

   c) Vertragsdauer (§ 9 AHB)
   Der Vertrag ist für die in dem Versicherungsschein festgesetzte Zeit abgeschlossen.

2. Örtlicher Geltungsbereich. Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf Europa mit Ausnahme von Albanien, Bulgarien, Jugoslawien, Polen, Rumänien, Sowjetrußland, Tschechoslowakei und Ungarn.

3. Der Versicherungsschutz umfaßt auch die persönliche Haftpflicht der Fallschirmabspringer.
   Mitversicherte Personen können ihre Versicherungsansprüche selbständig geltend machen.
   Versicherungsschutz besteht jedoch nicht, wenn und soweit ein Absprung ohne Wissen und Willen des Halters des Fallschirmes vorbereitet oder ausgeführt worden ist.

4. Wenn ein Luftsportverein Halter eines Fallschirmes ist, sind Ansprüche der Vereinsmitglieder gegeneinander in die Versicherung eingeschlossen, ferner Ansprüche von Vorstandsmitgliedern gegen ihren Verein als Halter eines Fallschirmes, es sei denn, daß der Anspruchserhebende Fallschirmabspringer war (Ziffer 8a).

5. Im Falle eines Wechsels in der Person des Halters des Fallschirmes tritt der neue Halter in die während der Dauer seiner Haltereigenschaft aus dem Versicherungsverhältnis sich ergebenden Rechte und Pflichten des Versicherungsnehmers ein. Er ist neben dem Versicherungsnehmer verpflichtet, den Wechsel dem Versicherer unverzüglich anzuzeigen.

6. Der Versicherungsschutz wird, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart ist, nur dann gewährt, wenn
   a) der Fallschirm auf seine Verkehrssicherheit nachgeprüft und behördlich zugelassen ist,
   b) der Fallschirmabspringer bei öffentlichen Vorführungen von Fallschirmabsprüngen im Besitz der Erlaubnis zur öffentlichen Betätigung als Fallschirmabspringer ist.
   Bei Teilnahme an Absprüngen im Ausland treten an die Stelle der inländischen Vorschriften die des betreffenden Landes.

7. An die Stelle eines aus der Versicherung ausgeschiedenen Fallschirmes kann mit Zustimmung des Versicherers für die restliche Dauer des Vertrages ein anderer Fallschirm treten, wenn während der bisherigen Dauer der Versicherung bezüglich des ausgeschiedenen Fallschirmes ein Versicherungsfall nicht eingetreten ist. Voraussetzung ist, daß der ausgeschiedene Fallschirm für die restliche Versicherungsdauer außer Betrieb gesetzt, die Zulassung eingezogen und eine entsprechende Erklärung des Versicherungsnehmers vorgelegt wird.

8. Von der Versicherung ausgeschlossen sind Haftpflichtansprüche
   a) wegen Personen- oder Sachschäden des Fallschirmabspringers sowie seiner Rechtsnachfolger,
   b) wegen Schäden, die mit Aufruhr, öffentlichen Unruhen, Kriegsereignissen, Verfügungen und Maßnahmen von hoher Hand und Erdbeben unmittelbar oder mittelbar zusammenhängen,
   c) wegen Schäden, die bei der Ausführung von beabsichtigten Rekordabsprüngen und bei jeder Betätigung als Fallschirmabspringer im Rahmen eines öffentlich ausgeschriebenen Wettbewerbes entstanden sind.

9. Der Versicherer ist nicht verpflichtet, für den Versicherungsnehmer die zur Wiederfreigabe eines beschlagnahmten Fallschirmes etwa erforderliche Sicherheit oder Hinterlegung zu leisten.

10. Der Halter eines zugelassenen Fallschirmes hat der Zulassungsbehörde jede vor Ablauf der Versicherungsdauer eintretende Beendigung des Versicherungsverhältnisses sowie jede Unterbrechung des Versicherungsschutzes unverzüglich anzuzeigen.

Lu H 5

Besondere Bedingungen für die Haftpflichtversicherung der Luftfahrtveranstalter

Der Versicherung liegen die beigefügten „Allgemeinen Versicherungs-Bedingungen für Haftpflicht-Versicherung" (AHB) mit folgenden Abänderungen und Ergänzungen zugrunde:

1. a) Der Versicherungsschutz erstreckt sich in Abänderung des § 1, Ziffer 2a)—c) AHB nur auf die gesetzliche Haftpflicht
   aus der im Versicherungsschein und seinen Nachträgen näher bezeichneten Luftfahrtveranstaltung.

   b) In den AHB gelten als gestrichen:
   § 2 Vorsorge-Versicherung,
   § 4, I, Ziffer 3,
   § 8, Abschnitt III.

   c) Vertragsdauer (§ 9 AHB)
   Der Vertrag ist für die in dem Versicherungsschein festgesetzte Zeit abgeschlossen.

   d) Nehmen an der Veranstaltung mehr Luftfahrzeuge (auch Flugmodelle unter 5 kg Fluggewicht) teil, als ursprünglich zur Versicherung angemeldet worden sind, und ist der Veranstalter nicht in der Lage, die Neuanmeldung noch vor Beginn der Veranstaltung an den Versicherer weiterzugeben, so gilt die Versicherung auch für die neu hinzutretenden Luftfahrzeuge, sofern diese unverzüglich dem Versicherer nachgemeldet werden und die auf sie entfallende Mehrprämie unverzüglich nachentrichtet wird.

   e) Haben an der Luftfahrtveranstaltung weniger Luftfahrzeuge teilgenommen, als zur Versicherung angemeldet waren, so hat der Versicherer die anteilige Prämie nur in der Höhe zurückzuzahlen, daß ihm die jeweils geltende Mindestprämie verbleibt.

2. Der Versicherungsschutz erstreckt sich auch auf die persönliche Haftpflicht des Luftfahrtveranstalters gegenüber den an einer Luftfahrtveranstaltung aktiv beteiligten Personen.

3. Wenn ein Luftsportverein Luftfahrtveranstalter ist, sind in Abweichung von § 4, II, Ziffer 2 in Verbindung mit § 7, Ziffer 2 AHB Ansprüche der Vereinsmitglieder gegeneinander in die Versicherung eingeschlossen.

4. Der Versicherungsschutz wird, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart ist, nur dann gewährt, wenn
   a) die Luftfahrtveranstaltung behördlich genehmigt ist,
   b) die teilnehmenden Luftfahrzeuge behördlich zugelassen und, soweit sie für Kunstflüge in Betracht kommen, für kunstflugtauglich erklärt sind,
   c) die teilnehmenden Luftfahrzeugführer, soweit erforderlich, im Besitz aller gesetzlich vorgeschriebenen Genehmigungen für die von ihnen ausgeübten Tätigkeiten sind.

5. Von der Versicherung ausgeschlossen sind Haftpflichtansprüche
   a) wegen Personen- oder Sachschäden der Insassen der teilnehmenden Luftfahrzeuge sowie ihrer Rechtsnachfolger,
   b) wegen Schäden, entstanden bei Akrobatikflügen,
   c) wegen Personen- oder Sachschäden, die durch Zuschauer hervorgerufen werden, es sei denn, daß diese Schäden durch Fahrlässigkeit des Veranstalters oder einer anderen versicherten Person verursacht werden,
   d) wegen Schäden, die mit Aufruhr, öffentlichen Unruhen, Kriegsereignissen, Verfügungen und Maßnahmen von hoher Hand und Erdbeben unmittelbar oder mittelbar zusammenhängen,
   e) wegen Abhandenkommen (Verlust von Sachen jeder Art),
   f) wegen Beschädigung oder Abhandenkommen von ausgestellten oder zur Aufbewahrung (in einer Garderobe oder sonstwo) abgegebenen Sachen,
   g) wegen Schäden aller Art an den Gegenständen (Bekleidung usw.), welche die an der Luftfahrtveranstaltung mitwirkenden Personen mit sich führen,
   h) wegen Schäden an den zur Veranstaltung hinzugezogenen oder auf ihr verwendeten Kraftfahrzeugen,
   i) aus Haltung, Besitz, Inbetriebsetzung oder Lenkung von Kraft-, Luft- oder Wasserfahrzeugen, gleichgültig durch wen bzw. aus welchem Anlaß oder zu welchem Zweck die Inbetriebsetzung oder Lenkung erfolgt,
   k) aus dem Abbrennen von Feuerwerken,
   l) wegen Schäden, welche durch Explosion oder Brand solcher Stoffe entstehen, mit denen der Versicherungsnehmer oder seine Beauftragten nicht gemäß behördlicher Vorschrift umgegangen sind.

6. Fällt die versicherte Luftfahrtveranstaltung aus, so ist der Ausfall durch eine amtliche Bescheinigung nachzuweisen.

Vertretung Nr.:		Inspektor-B.-Nr.:

ERSATZ FÜR VERSICH.-SCHEIN NR. Lu H _____ VERSICH.-SCHEIN NR. Lu H

Antrag auf Haftpflichtversicherung

als Halter von Luftfahrzeugen

Zur Beachtung! Für die Richtigkeit und Vollständigkeit der nachstehend gemachten Angaben haftet allein der Antragsteller. Striche und sonstige Zeichen an Stelle von Worten gelten als Verneinung. Nebenabreden sind nur dann verbindlich, wenn die Gesellschaft sie durch Aufnahme in den Versicherungsschein (Nachtrag) genehmigt.

Versicherungsschutz wird, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart ist, nur dann gewährt, wenn die gesetzlich und behördlich vorgeschriebenen Zulassungen, Genehmigungen und Prüfungen betreffend den Luftfahrtbetrieb, das Luftfahrzeug, die Luftfahrer, die Luftfahrgelände usw. vorliegen.

Vom Versicherungsschutz ausgeschlossen sind Haftpflichtansprüche wegen Schäden, die in unmittelbarem oder mittelbarem Zusammenhang stehen mit energiereichen ionisierenden Strahlen.

Versicherungsnehmer (Halter des Luftfahrzeuges): .....

Wohnort, Postort: .....

Straße, Haus-Nr.: .....

Nebengebühren (außer den öffentlichen Angaben):
Ausfertigungsgebühr für Vers.-Scheine bei einem Jahresbeitrag
bis zu DM 25.— . . . . . DM 1.—
bei mehr als DM 25.— bis zu DM 100.— . „ 2.—
bei mehr als DM 100.— . . . . . „ 3.—
für Nachträge mit Beitragsberechnung . . . . „ 1.—
Hebegebühr für Einziehung der Folgebeiträge „ 0.50
Weitere Nebengebühren und Kosten werden nicht erhoben. Insbesondere sind die Versicherungsvertreter und Versicherungsmakler nicht berechtigt, ihrerseits von dem Versicherungsnehmer noch irgendwelche — nicht in der vorstehenden Gebührenübersicht aufgeführte — besondere Gebühren oder Kosten für die Aufnahme des Antrages oder aus anderen Gründen zu erheben.

Beitragsberechnung

Jahres-Grundbeitrag	DM .....
Zuschlag gem. Ziffer 1 b . . .	DM .....
Ziffer 1 b . . .	DM .....
Ziffer 4 . . .	DM .....
Ziffer 5 . . .	DM .....
	DM .....
% Zuschl. f. ...jährl. Zahlg.	DM .....
Geb. f. Ausfert. d. Vers.-Scheins	DM .....
	DM .....
Versicherungssteuer*	DM .....
insgesamt	DM .....

*) Pfennigbeträge von 5 Dpf oder mehr sind auf 10 Dpf nach oben, sonst auf 10 Dpf nach unten abzurunden.

Die Versicherung soll am ..... beginnen; sie wird für die Zeit vom ..... 0.00 Uhr bis zum ..... 0.00 Uhr beantragt.

Beträgt die Versicherungsdauer ein Jahr, so verlängert sich das Versicherungsverhältnis mit dem Ablauf der Vertragszeit stillschweigend um ein Jahr und weiter von Jahr zu Jahr, wenn es nicht unter Einhaltung einer dreimonatigen Kündigungsfrist vor jedesmaligem Ablauf von einem der beiden Teile schriftlich gekündigt wird.

Wird beantragt, daß mit dem für den Beginn des neuen Vertrags festgesetzten Zeitpunkt der alte Versicherungsvertrag Nr.

Lu H ..... erlöschen

soll? ..... (Ja oder Nein)

Bis zu welchem Tag ist die Prämie für diese Versicherung bezahlt?
(Wichtig, daher genau beantworten).

Bis .....

Die selbständige Deckungszusage ist den Vertretern verboten und ohne rechtliche Wirkung für den Versicherer.

Der Antragsteller ist für die Richtigkeit und Vollständigkeit der vorstehenden Angaben auch dann verantwortlich, wenn sie in seinem Auftrage von einem anderen niedergeschrieben sind.

An diesen Antrag, dem die Allgemeinen Versicherungs-Bedingungen für Haftpflicht-Versicherung, etwaige Besondere Bedingungen und die sonstigen gesetzlichen Bestimmungen zugrunde liegen, halte ich mich/wir uns einen Monat lang gebunden.

....., den ..... 19.....

Unterschrift des Antragvermittlers	Eigenhändige Unterschrift des Antragstellers (Versicherungsnehmers)	Eigenhändige Unterschrift des gesetzlichen Vertreters, wenn der Antrag von einem Minderjährigen gestellt wird bzw. Unterschrift des anderen Ehegatten, wenn ein vom gesetzlichen abweichender ehelicher Güterstand vereinbart worden ist.

1. Welches Luftfahrzeug soll versichert werden?

a)

Art des Luftfahrzeuges	Zulassung a) Kennzeichen b) Dauer c) von welcher Behörde	Musterbezeichnung	Werk-Nr.	Baufirma	Fluggewicht*) kg
	a) b) von ... . bis . c)				

*) Bei Luftschiffen, Frei-, Fessel- und Reklameballonen Namen und Rauminhalt in cbm angeben.

b) Verwendung gemäß Zulassung vorgesehen für Schleppen von Reklamebändern, Transparenten, Lasten, Segelflugzeugen?

ja/nein
Schleppen von . . . .
. . ..

2. Wer ist
a) Eigentümer des Luftfahrzeuges?
b) Halter des Luftfahrzeuges?

2.
a) .....
b) .....

3. Welche Deckungssummen werden beantragt
a) entsprechend § 37 LuftVG?
b) werden andere Höchsthaftungssummen beantragt?

3.
a) ja/nein
Deckungssumme DM .....,
hiervon entfallen 2/3 für Ersatz von Personenschäden — je Personen maximal DM 55 000.——, 1/3 für Ersatz von Sachschäden, mit Ausgleich gemäß § 37 LuftVG.

b) ja/nein
Deckungssumme für
Personenschäden
pro Ereignis DM .....
pro Person DM .....
jedoch max. DM 200 000.—
Sachschäden
pro Ereignis DM .....,
mit Ausgleich gemäß § 37 LuftVG.

4. Soll sich die Versicherung auch auf das Gebiet außerhalb des örtlichen Geltungsbereiches, der Europa mit Ausnahme von Albanien, Bulgarien, Polen, Rumänien, Sowjetrußland, Tschechoslowakei und Ungarn umfaßt, erstrecken?
Wenn ja, auf welche Länder?

4. .....
. . . .
. . ..
... ...

5. Werden noch irgendwelche Erweiterungen des bedingungsmäßigen Versicherungsschutzes beantragt?
Wenn ja, welche?

5.
ja/nein
... ...

Versicherungsnachweis über Haftpflicht-Versicherung

Nr. Lu H. .....

Laufzeit vom ..... 19..... bis..... 19 ..., 24 Uhr

für

Luftfahrzeug:

Muster .....

Werk-Nr. .....

Kennzeichen D- .....

Fluggewicht ..... kg

mit Deckungssumme

bis zu .....DM

Schleppen von Segelflugzeugen/Transparenten/Lasten eingeschlossen — nicht eingeschlossen.

Luftfahrzeughalter .....

.....

.....

.....Wohnort/Postort .....
(Postleitzahl)

Straße/Haus-Nr. .....

Der Versicherungsnachweis ist zusammen mit dem Zulassungsschein oder der vorläufigen Fluggenehmigung beim Betrieb des Luftfahrzeuges mitzuführen.

Der Versicherer und der versicherte Halter haben der Zulassungsbehörde (§ 7 Luft-VZO) jede Unterbrechung des Versicherungsschutzes sowie jede Beendigung des Versicherungsschutzes unverzüglich anzuzeigen (§ 104 Luft-VZO).

....
(Ort, Datum)

(Stempelaufdruck und Unterschrift des Versicherers)

The holder of the aircraft specified in the Certificate overleaf is held covered by the undersigned Company according to the usual Conditions of Public Liability Insurance for aircraftholders. This Insurance is valid for the aircraft and the period of time stated overleaf.

L'exploitant de l'avion, mentionné au verso du présent certificat d'assurance, est assuré comme tel en vertu des conditions usuelles d'assurance de responsabilité civile auprès de la Compagnie d'Assurances ayant signée au verso. L'assurance est valable pour l'avion spécifié et jusqu' au terme fixé au verso.

Il tenitore del velivolo indicato al dosso del presente certificato d'assicurazione, è assicurato come tale in base alle condizioni usuali d'assicurazione di responsabilità civile presso l'Istituto d'Assicurazione retrofirmato. L'assicurazione è valida per il velivolo e per lo spazio di tempo annotato al dosso.

De in ommestaande assurantieverklaring vermelde vliegtuig-eigenaar is op de usantieele condities van Wettelijke Aansprakelijkheids-verzekering bij de die verklaring onderteekenende Assurantie-Maatschappij als vliegtuig-eigenaar verzekerd. De verzekering geldt voor het vliegtuig en tot den afloopdatum, zooals in de verklaring genoemd.

El tenedor del avión indicado en el certificado de seguro al dorso queda asegurado según las condiciones usuales de responsabilidad civil en la Compañia de Seguros infrascrita al dorso. El seguro vale para el avión y hasta el momento anotado al dorso.

Å omstående försäkringsbevis angivne luftfartygsägare är ansvarighetsförsäkrad i egenskap av luftfartygsägare. Försäkringen är beviljad av å omstående sida undertecknat försäkringsbolag, enligt gällande villkor för ansvarighetsförsäkring, samt gäller för det flygplan och till den tidpunkt, som angives å omstående sida.

Antwortkarte

An

Nicht
freimachen
Gebühr
bezahlt
Empfänger

Bestätigung über das Bestehen einer Haftpflichtversicherung
gemäß § 37 Luft VG (für die Zulassungsstelle bestimmt).

Amtliches Kennzeichen bzw. Zulassungszeichen (von der Zulassungsstelle auszufüllen).		D-
Versicherungssumme: DM	Versicherungsschutz ab Zulassung:	Nr. des Versicherungsscheines: Lu H Nr.
Schleppen von Segelflugzeugen / Transparenten / Lasten eingeschlossen – nicht eingeschlossen.		
Anschrift des VN:		
Luftfahrzeug		
Muster: Hersteller:	Werk Nr.: Fluggewicht kg:	an Vers. Ges. gemeldet am:

Unterschrift und Stempel
der Vers. Ges.:

Absender der Versicherungsgesellschaft
(Stempel)

Postkarte mit **Rückantwort**

.....

.....

(Zulassungsstelle für Luftfahrzeuge / Bundesluftfahrtamt)

.....

.....

Mitteilung der Zulassungsstelle an den umseitig bezeichneten Versicherer

gemäß § 37 LuftVG (nicht dem Luftfahrzeughalter auszuhändigen).

Das nachstehend bezeichnete Luftfahrzeug hat das amtliche Kennzeichen bzw. das Zulassungszeichen erhalten:	D-
Versicherungssumme: DM	Tag der Zulassung:
	Nr. des Versicherungsscheins: LuH Nr.
Schleppen von Segelflugzeugen / Transparenten / Lasten eingeschlossen – nicht eingeschlossen.	
Anschrift des VN:	
Luftfahrzeug	
Muster:	Werk Nr.:
Hersteller:	Fluggewicht kg:

Agtr. Stempel:

.....

Stempel und Unterschrift der Zulassungsstelle

LEBENSLAUF

Am 28. August 1937 wurde ich in Konstadt, Kreis Kreuzburg, Oberschlesien, als ältester Sohn des Fabrikanten Otfried Hasse und seiner Ehefrau Gertrud, geb. Exner, geboren. Im Herbst 1943 wurde ich eingeschult und besuchte bis zur Vertreibung 1945 die Volksschule in Konstadt, anschließend die in Lutterberg, Kreis Hann.-Münden, wo sich meine Eltern nach dem Kriege niedergelassen hatten.

Nach dem vierten Volksschuljahr besuchte ich das Gymnasium in Hann.-Münden (humanistischer Zug) und bestand am 21.Februar 1957 die Reifeprüfung.

Ich begann das rechtswissenschaftliche Studium im Sommersemester 1957 an der Maximilian-Universität, München. Im Sommersemester 1959 setzte ich das Studium an der Georg-August-Universität in Göttingen fort. Nach dem achten Semester legte ich am 30. Juni 1961 die erste juristische Staatsprüfung vor dem Oberlandesgericht in Oldenburg ab und befinde mich seither im juristischen Vorbereitungsdienst.